

REVISTA GENERAL DE MARINA



FUNDADA EN 1877
NOVIEMBRE 2013



REVISTA
GENERAL
DE
MARINA

FUNDADA EN 1877
AÑO 2013
NOVIEMBRE
TOMO 265



CARTA DEL DIRECTOR	611
TEMAS GENERALES	
VIDA Y OBRA DE JAIME JANER ROBINSON Agustín Ramón Rodríguez González	615
LAS «PATRULLERAS» DE LA ARMADA Capitán de fragata Luis Astorga González	627
LA VERDADERA VARADA Y PÉRDIDA DE LA NAO <i>SANTA MARÍA</i> Luis Miguel Coín Cuenca, profesor titular de Maniobra de la Facultad de Ciencias Náuticas de Cádiz (RR). Doctor en Historia de la Navegación (Universidad de Cádiz). Capitán de la Marina Mercante. Alférez de navío de la Reserva Naval (IMERENA)	631
MEDIOS AEW EN LA LUCHA CONTRA EL NARCOTRÁFICO: EL GLOBO AEW Teniente de navío Juan del Pozo Berenguer	645
TEMAS PROFESIONALES	
LA MEJORA DE LA GESTIÓN ECONÓMICA EN EL MINISTERIO DE DEFENSA Comandante de Intendencia Lorenzo R. Prat Iglesias	653
VENTAJA DEL SISTEMA DE LECCIONES APRENDIDAS Comandante de Infantería de Marina José Lorenzo-Penalva Lucas	661
EL HUNDIMIENTO DEL HMS <i>SHEFFIELD</i> Capitán de corbeta Miguel Perales Garat	669
LA FUERZA DE DISUASIÓN NUCLEAR EMBARCADA DE LOS ESTADOS UNIDOS EN 2013 Luis V. Pérez Gil	683
HISTORIAS DE LA MAR	
UN ABORDAJE CON SORPRESA Capitán de fragata (RNA) (RE) Luis Jar Torre	689
FOTOGRAFÍAS CON HISTORIA	
EL NIÑO NÁUFRAGO (PARTE I) Capitán de fragata Juan Escrigas Rodríguez, doctor en Historia Contemporánea	709
INFORMACIONES DIVERSAS	
LA «REVISTA» HACE CIEN AÑOS... EFEMÉRIDES VIEJA FOTO MARINOGRAMA HISTORIA DE LOS NUDOS Y EL ARTE DE ANUDAR PAÑOL DEL ESPAÑOL MISCELÁNEA CINE CON LA MAR DE FONDO LA MAR EN LA FILATELIA PAÑOL DE PINTURAS ESCUDOS DE LA ARMADA	

Nuestra portada: *L-61* y su
Unidad Aérea Embarcada (UNAEMB).
(Foto: L. Eduardo Lorenzo
Leira).

**NOTICARIO - CULTURA NAVAL
GACETILLA - LIBROS Y REVISTAS**

EDITA:



Depósito legal: M. 1.605-1958
ISSN: 0034-9569
NIPO: 083-13-015-5 (edición en papel)
NIPO: 083-13-016-0 (edición en línea)

Director: Capitán de navío Antonio M. PÉREZ FERNÁNDEZ
Corrección de estilo: Servicio de Publicaciones de la Armada
Diseño gráfico y maquetación: REVISTA GENERAL DE MARINA
Impresión: Imprenta del Cuartel General de la Armada

Dirección y Administración:

Cuartel General de la Armada - Montalbán, 2 - 28071 MADRID
Teléfono: 91 379 51 07. Fax: 91 379 50 28
Correo electrónico: regemar@fn.mde.es

Publicidad:

Editorial MIC
C/ Artesiano, s/n (Pol. Ind. Trobajo del Camino). 24010 León
Tel.: 902 271 902 / Fax: 902 371 902
direccion@editorialmic.com / marketing@editorialmic.com

Precio ejemplar (IVA incluido):

España 1,65 €
Unión Europea 2,10 €
Otras naciones 2,25 €

Suscripción anual (IVA incluido):

España 14,88 €
Unión Europea 19,57 €
Otras naciones 20,16 €

VENTA EN ESTABLECIMIENTOS

BURGOS.—Librería *Del Espolón*. Espolón, 30
CÁDIZ.—Librería *Jaime*. Corneta Soto Guerrero, s/n
CARTAGENA.—Museo Naval. Menéndez Pelayo, 8
FERROL.—*Kiosko Librería*. Sol, 65 / *Central Librera Ferrol S. L.*, Dolores, 2
MADRID.—Cuartel General de la Armada. Fundación Museo Naval, Montalbán, 2 / Ministerio de Defensa. Pedro Teixeira, 15, bajo / Almacén del Centro de Publicaciones. Camino de los Ingenieros, 6 / Librería *Moya*. Carretas, 29 / *Diálogo Libros*. Diego de León, 2
SANTANDER.—Librería *Estudio*. Avenida de Calvo Sotelo, 21
SEVILLA.—Museo Marítimo *Torre del Oro*. Paseo de Cristóbal Colón, s/n
TARRAGONA.—Librería Náutica *Cal Matías*. Trafalgar, 37-El Serrallo
ZARAGOZA.—Publicaciones *ALMER*. Cesáreo Alierta, 8

VENTA ELECTRÓNICA

publicaciones.venta@oc.mde.es

CARTA DEL DIRECTOR

Estimados y respetados lectores:



A observación en los últimos meses del panorama de las relaciones internacionales deja entrever que algunas potencias emergentes, específicamente el eje encabezado por Rusia y China, están logrando imponer nuevos equi-



librios merced a una acumulación de triunfos en la ONU, concretamente en detrimento de la posición de Israel en Líbano y sobre todo en Siria.

Ante ello, Estados Unidos y otros países afines a sus tesis se están viendo obligados a aceptar un nuevo *statu quo* derivado del uso del derecho de veto en el Consejo de Seguridad que podría ser interpretado como el inicio del declive de la hegemonía norteamericana.

El escenario estratégico internacional post-Afganistán apunta hacia un tipo de crisis especialmente adecuada para las características de la Fuerza Naval. El transporte marítimo representa en la actualidad el 95 por 100 de todo lo transportado en el mundo, cuyos dos tercios corresponderían al tráfico de petróleo y minerales, mientras el de portacontenedores es una quinta parte del total. El libre uso del mar y de las líneas de comunicación marítima, y la disponibilidad en el subsuelo marino de recursos energéticos, son cuestiones de singular importancia, que previsiblemente aumentarán en el medio y largo plazo.

La posibilidad de encontrar vías navegables que acorten los tiempos de tránsito del comercio marítimo adquiere una trascendencia capital, la cual se vería incrementada si además en esos espacios marítimos se constatare la existencia de materias primas. Y esto se está produciendo ya en una región del globo, en el Ártico, en cuyo subsuelo, según agencias internacionales de la energía, está encerrado el 22 por 100 de las reservas mundiales de hidrocarburos, de las que el gas natural constituye el 78 por 100, además de otras reservas de minerales. La apertura de esta ruta marítima podría suponer también un cambio significativo en la arquitectura marítima mundial, con un desplazamiento del tráfico acompañado de su disminución por las actuales y saturadas rutas de Suez, canal de Panamá, estrecho de Malaca y golfo de Adén

En octubre se está desarrollando, en la ciudad siberiana de Salejard, el I Foro Internacional sobre el Ártico, reunión que tiene como objetivo establecer las bases para una cooperación entre los países con acceso directo a dicho océano, pero que previsiblemente servirá para escenificar una ausencia de consenso entre dichos países, los cuales están alineados en dos bloques: Estados Unidos, Canadá, Noruega y Dinamarca, de un lado; y Rusia e Islandia de otro, con el apoyo de China, la India, y puede que incluso Alemania. Conviene recordar que el Consejo Ártico está compuesto por ocho miembros: Estados Unidos, Canadá, Noruega, Suecia, Rusia, Dinamarca, Finlandia e Islandia. Son países

observadores permanentes Reino Unido, España, Alemania, Países Bajos, Polonia y Francia; lo son con carácter temporal la UE, Singapur, India y Japón; y quieren serlo China, Italia y Corea del Sur; lo que da una idea de la gran relevancia que está adquiriendo esta región del Globo.

Como adelantamos en la *Carta del Director* de nuestro anterior número, entre los días 20 y 29 de septiembre se celebró la «III Semana Naval» en Madrid, de cuyo desarrollo damos detallada información en la sección de *Cultura Naval*. Entre las actividades programadas, y en consonancia con lo reseñado en los párrafos anteriores, se desarrolló un seminario sobre los «Intereses marítimos nacionales», en el que tras su identificación se analizaron los riesgos y amenazas que les afectan. El preocupante incremento, a nivel mundial, de ciertas actividades ilícitas y criminales en o desde la mar, que suelen estructurarse en tráfico ilegítimo y se concentran en áreas focales de tráfico marítimo, tales como la piratería, el terrorismo internacional, el tráfico ilícito de drogas, la proliferación de armas de destrucción masiva, la inmigración ilegal, etc., suponen una clara amenaza para la seguridad y la estabilidad de la comunidad internacional.

Esta realidad ha sido el origen de un creciente número de iniciativas, nacionales e internacionales, que han impulsado la aparición del concepto de Seguridad Marítima que persigue un doble objetivo: impedir, por un lado, el efecto sobre el territorio de las nuevas amenazas proyectadas desde la mar; y por otro, garantizar el libre desarrollo de las actividades lícitas de índole marítima, que tanta influencia tienen en el sostenimiento de la economía mundial.

La Seguridad Marítima es un asunto global, que implica la coordinación de todos los esfuerzos y actividades civiles y militares de cada nación, y los de cada nación con los del resto de la comunidad internacional, tanto para prevenir y combatir las nuevas amenazas en el entorno marítimo como para desarrollar con la debida eficacia otras actividades, como el salvamento y rescate, la vigilancia de pesca o la lucha contra la contaminación marina, que aunque no tienen implicaciones directas en la seguridad y la defensa, en numerosas ocasiones pueden estar ligadas indirectamente a ellas.

Por la importancia económica del sector marítimo para la nación y por la magnitud de sus espacios marítimos de soberanía e interés, España está obligada a afrontar el desafío de la seguridad en el ámbito marítimo, a disponer de las capacidades necesarias para garantizarla y a establecer una política de Seguridad Marítima adecuada a sus intereses.

Las marinas de guerra, instrumentos con capacidad de respuesta e influencia a disposición del poder político, deben estar en disposición de ofrecer su experiencia y medios en beneficio de la Seguridad Marítima. La Armada, por su implicación permanente en estas actividades, por sus capacidades exclusivas y por ser depositaria de las competencias jurídicas que la legislación marítima internacional atribuye a los buques de guerra, es elemento indispensable en la protección de los intereses nacionales en el ámbito marítimo, papel que le corresponde conforme a la legislación vigente y en coordinación con el resto de los organismos con competencias en dicho ámbito.

Antonio Manuel PÉREZ FERNÁNDEZ



FE DE ERRATAS

En el número de junio de nuestra REVISTA (Tomo núm. 264), en la página 903, aparece una fotografía del patrullero Atalaya que por error se adjudica al archivo de la RGM, cuando su autor es José Francisco Alcalde Hierro. Agradecemos al autor por alertarnos del citado error.



En el número bimestral agosto-septiembre de nuestra REVISTA (Tomo 265), página 283, correspondiente al artículo Las líneas maestras de Jorge Juan para la construcción naval: El sistema inglés, esta redacción incluyó una ilustración del navío Asia que no corresponde al construido con el sistema inglés en 1752 en Ferrol, sino a otro del mismo nombre construido en La Habana en 1789, representado en el famoso cuadro de Cortellini que reproduce dicha ilustración.

Agradecemos al autor del artículo, Enrique García-Torralba Pérez, por advertirnos



de la conveniencia de efectuar la mencionada aclaración.

En el número de octubre de nuestra REVISTA (Tomo núm. 265), en la página 596, sección de Gacetilla, aparece una fotografía del buque escuela Juan Sebastián de Elcano, subtitulada por error Llegada a Marín, cuando debería decir Frente a Guetaria.

Desde estas páginas pedimos disculpas a nuestros lectores por los errores mencionados.



A NUESTROS COLABORADORES

Las opiniones contenidas en los trabajos publicados corresponden exclusivamente a sus firmantes. La acogida que brindamos a nuestros colaboradores no debe entenderse, pues, como identificación de esta REVISTA, ni de ningún otro organismo oficial, con los criterios de aquellos.

La recepción de los trabajos remitidos por nuestros estimados colaboradores no supone, por parte de la REVISTA, compromiso para su publicación. Normalmente no se devolverán los originales ni se sostendrá correspondencia sobre ellos hasta transcurridos seis meses de la fecha de su recibo, en cuyo momento el colaborador que lo desee podrá reclamar la devolución de su trabajo no publicado. El autor cede los derechos a la REVISTA desde el momento de la publicación del material remitido.

Los contenidos de los trabajos deberán ser inéditos, y los temas tratados, relacionados con el ámbito marítimo. Deberán ser entregados con tratamiento de texto *Word*, a ser posible vía correo *web* a la dirección *regemar@fn.mde.es* o por CD y correo ordinario a *REVISTA GENERAL DE MARINA. Cuartel General de la Armada, c/ Montalbán, 2. 28014 Madrid*. El texto se presentará escrito en DIN A-4, con fuente tipográfica *Time New Roman*, de cuerpo **12 puntos a doble espacio**. Los artículos tendrán una extensión mínima de **tres** páginas y máxima de **doce**. La Redacción se reserva la introducción de las correcciones ortográficas o de estilo que considere necesarias.

El título irá en mayúsculas; bajo él, a la derecha, el nombre y apellidos del autor, y debajo su empleo, categoría o profesión y NIF. Las siglas y acrónimos deberán aclararse con su significado completo la primera vez que se utilicen, pudiendo prescindirse de la aclaración en lo sucesivo; se exceptúan las muy conocidas (ONU, OTAN, etcétera).

Las fotografías, gráficos e ilustraciones deberán ir en archivos individuales, acompañadas de pie o título y **tener como mínimo una resolución de 300 dpi, preferiblemente en formato JPG**. Deberá citarse su procedencia, si no son del propio autor, y realizar los trámites precisos para que se autorice su publicación: la REVISTA no se responsabilizará del incumplimiento de esta norma. Las ilustraciones enviadas en papel pasarán a formar parte del archivo de la REVISTA y solo se devolverán en casos excepcionales.

Las notas de pie de página se reservarán para datos o referencias directamente relacionadas con el texto, se redactarán del modo más escueto posible y se presentarán en hoja aparte con numeración correlativa.

Es aconsejable un breve párrafo final como conclusión, síntesis o resumen del trabajo. También es conveniente citar, en folio aparte, la bibliografía consultada, cuando la haya.

Al final del artículo se incluirá la dirección completa del autor, con distrito postal, número de teléfono de contacto y dirección de correo electrónico. Si el artículo se ha entregado en papel, deberá figurar su firma.

VIDA Y OBRA DE JAIME JANER ROBINSON

Agustín Ramón RODRÍGUEZ GONZÁLEZ



L nombre de Janer es muy recordado en la Armada desde hace muchos años, pero aparte de que renovó el tiro naval y sus fechas de nacimiento y muerte, pocos son los datos concretos conocidos, pese a algunos recientes y meritorios recuerdos en esta misma REVISTA. Nos proponemos hoy dar una rápida reseña de su vida y obra.

Primeros años

Nace en Savannah (Georgia, Estados Unidos) hijo de Federico Janer y Macías, cónsul de España en esa ciudad, y de Ana Robinson, ciudadana norteamericana hija de emigrados irlandeses. Bautizado con los nombres de Jaime, Federico y Adolfo en la catedral de Nuestra Señora del Perpetuo Socorro el 24 de septiembre de 1884. Tuvo dos hermanas.

Ante los continuos cambios de destino del padre (Liverpool, Túnez, Lisboa, etc.), la familia, dirigida por la madre, se instala en Madrid con domicilio en la Plaza de la Independencia. Janer ingresa en el Instituto de San Isidro el 30 de mayo de 1893 y consigue el título de bachiller el 1 de mayo de 1897.

Desde muy niño sintió la vocación de ser marino, y por ello, incluso después del Desastre del 98, que le dejó consternado, decidió ingresar en la Escuela Naval, lo que consiguió el 1 de mayo de 1899 tras dura preparación para las oposiciones.

Su vocación

Su ilusión declarada era no solo contribuir con todas sus fuerzas al renacimiento de la Armada española tras la derrota, sino hacerlo además precisamente en los aspectos científicos y técnicos. Una de las más amargas sensa-



Una estampa levemente informal de Janer. (Cortesía de Jaime Jaquotot Janer, nieto del gran marino).

como Isaac Peral, José Luis Díez, Fernando Villaamil o Joaquín Bustamante, ejemplos y precedentes que siempre estuvieron muy presentes en la mente de Janer. Pero además, lo que quisieron todos aquellos marinos ilustrados no fue solo dotar de nuevas y poderosas armas a su patria, sino contribuir con sus estudios al desarrollo general del país: y si Jorge Juan fue el introductor en España de cosas tales como las máquinas de vapor, es de destacar que los citados del siglo XIX fueron los adelantados de la electricidad, diseñando y construyendo muchas de las primeras instalaciones españolas de luz, teléfono o motores eléctricos.

Por último, estaban aún muy recientes las celebraciones del cuarto centenario del Descubrimiento de América, primero que se conmemoró y con gran repercusión mundial. Aquello recordó a todos que algunas de las cosas más

ciones que dejó el 98 en España fue que parecía para nosotros imposible sacudirnos nuestro retraso industrial, científico y técnico, y que por ello ni sabíamos construir buques de guerra eficientes ni manejarlos, ni mucho menos conseguir la victoria con tan sofisticados y complejos mecanismos. Y es de notar que en este aspecto la derrota paralela del Ejército, por entonces mucho menos tecnificado, pareció por ello mismo menos ominosa.

Por otra parte, eso conectaba perfectamente con el recuerdo histórico de lo que había significado, por ejemplo, la Marina Ilustrada del siglo XVIII, con figuras como Jorge Juan, Tofiño, Malaspina, Churruca y tantos otros, que habían vuelto a poner a España en el círculo de las naciones avanzadas.

En el siglo XIX esa tradición había seguido, si bien en buena parte frustrada por diversas causas, con figuras

importantes que han realizado los españoles como pueblo a lo largo de su historia han sido precisamente por mar. Y que no es ninguna casualidad que la bandera nacional, la roja y amarilla, escogida por el ilustrado rey Carlos III, fue, antes de símbolo del país, la bandera de la Marina, combinando los rojos de Castilla y Navarra con el rojo y amarillo de Aragón, para que resaltara todo lo posible en las brumosas aguas marinas y se evitara cualquier error en la identificación de los buques. Caso que creemos único en el mundo: que sea la Marina la que dé su bandera a la nación y no la nación a su Marina.

Así que Janer, que pudo haber tenido una tan fácil como honrosa y brillante carrera de haber seguido la diplomática de su padre, siendo además bilingüe por nacimiento, pudiendo haber elegido la nacionalidad americana, optó por ser español, y marino precisamente, como uno de los mejores medios para lograr la regeneración de la patria abatida.

Estudios

A la tempranísima edad de 18 años, Janer concluyó brillantemente sus estudios en la Escuela Naval, figurando el cuarto de su promoción, con la salvedad de que el primero le llevaba más de tres años y el segundo más de cuatro, siendo el tercero solo un año y meses mayor que él. Y cualquiera sabe que en esas edades un año de diferencia supone todo un mundo de madurez intelectual y personal. Así, el 1 de marzo de 1904 era ya alférez de fragata y al año siguiente de navío, con la misma fecha.

Decidido a ampliar su formación, cursó primero en la Escuela de Torpedos de Cartagena, que le valió el título de ingeniero torpedista y electricista, pues esos estudios abarcaban tanto las armas submarinas, minas y torpedos como los explosivos y los aparatos eléctricos para operarlos. Inmediatamente después realizó el Curso de Artillería de Costa, entonces como ahora dependiente del Ejército, y en la vanguardia de las técnicas artilleras de esa época.

Un ambiente adverso

Pero las ilusiones de Janer iban a encontrar una recepción poco propicia que hubiese disuadido a otros menos decididos de seguir con sus estudios y trabajos. Por entonces muchos en España pensaban que había que suprimir la Armada por considerarla por encima de las capacidades del país, y ese sentimiento se había traducido en bastantes marinos en una actitud de baja moral, cuando no de desidia, burocracia, temor a los cambios y baja autoestima en general. España y su Armada estaban asumiendo la famosa «leyenda negra». Pero había los suficientes españoles para que no se arrojara la toalla, y entre

ellos el famoso escritor e historiador Julián Juderías, coetáneo de Janer y con el que compartió ese deseo de desmentir tantos tópicos y repetidos prejuicios sobre el carácter español. Pasemos ahora a describir sucintamente algunos de los inventos y estudios que realizó Janer en esos sus primeros años, antes de cumplir los 24 de edad.

La telegrafía sin hilos

Aunque aún hoy se debate a quién corresponde realmente la invención, no cabe duda de que fue el italiano Marconi el que logró hacerse con la paternidad del invento y con su desarrollo industrial y aplicación, tras su éxito en el primer mensaje trasatlántico de 1901.

En España la nueva técnica tuvo uno de sus primeros logros con la instalación el 5 de mayo de 1903 de un equipo en el vapor *Giralda*, yate real que había sido adquirido en Gran Bretaña poco antes del 98 para servir como crucero auxiliar en la guerra. Y poco después, el acorazado *Pelayo* y el crucero *Extremadura* intercambiaban los primeros mensajes radiados el 28 de julio de 1904. Pero una cosa es que se adquirieran aquellos nuevos y revolucionarios equipos y otra que hubiese personal adiestrado para manejarlos eficientemente y sacarles todas las inmensas posibilidades que tenían. Así que Janer, ya en 1905, no dudó en traducir una obra inglesa entonces básica, la *Wireless Telegraphy*, realmente un manual de instrucciones, al que completó con toda una descripción de la teoría, técnica y funcionamiento de los aparatos. El mérito de la obra era inmenso, como recordaba la comisión de la Armada que la examinó y aprobó, ya que entonces ni siquiera existían en castellano palabras para designar aparatos, mecanismos y operaciones, y tuvieron que ser ideadas por el propio Janer. Por ello se le concedió una Cruz del Mérito Naval pero, típico de la época, se dijo que su parte personal no era imprescindible y se pusieron problemas para su edición, aunque la consiguió finalmente en 1906. Y como faltara el personal adecuado, Janer tuvo que dedicarse en los años siguientes a revisar, reparar, probar e instalar las centrales de radio del *Giralda*, crucero *Reina Regente* y vapores de la Trasatlántica *Alfonso XIII* y *María Cristina*.

En 1912, y como consecuencia en buena medida del hundimiento del *Titanic*, se reunió en Londres un congreso internacional para regular las estaciones de radio, su uso, longitudes de onda, etc., que concluyó en la Convención de Londres de aquel verano. La delegación española se redujo a seis personas: dos funcionarios del Ministerio de Gobernación, dos militares del Ejército y dos marinos; el más joven era Janer (entonces aún no había cumplido 28 años) y el que con su saber y entusiasmo hizo que la contribución española al congreso tuviera un protagonismo especial, mucho más de lo que se podría esperar de una delegación tan corta como poco inspirada por lo general.

El torpedo dirigido a distancia

Pero las ondas de la radio pueden tener otras aplicaciones, y entre ellas la de conseguir un mando a distancia. Janer presentó a la superioridad su invento para dirigir los torpedos en marzo de 1906. Curiosamente, por las mismas fechas, el genial ingeniero e inventor español Leonardo Torres Quevedo, creador del «telekino», el primer mando a distancia (o por control remoto) del mundo, presentó un invento análogo. Por supuesto que ambos fueron rechazados por comisiones que, según se demuestra en la lectura de sus escritos, tenían serias dificultades para entender lo que habían inventado y lo que se proponían ambos genios.

Ahora, tras muchos trabajos e investigaciones, son normales los torpedos dirigidos, aunque la problemática difusión de las ondas hertzianas en el agua marina hace que lo sean por hilo, lo que parece indicar que Janer y Torres Quevedo andaban algo descaminados. Pero no hubiera sido en absoluto una pérdida de tiempo y dinero emplearlos en dichas investigaciones, de las que han salido muchos otros inventos y adelantos.

La primera dirección de tiro

Por entonces preocupaba en los oficiales más inquietos de todas las Marinas el hecho de que, pese al avance sensacional en cañones y proyectiles, que podían alcanzar más de diez mil metros, los métodos de puntería apenas habían avanzado desde Trafalgar, con lo que la distancia a que se podía hacer razonablemente blanco, y eso tras de un enorme gasto de costosísimas municiones, era de entre dos y tres mil metros. Todo se reducía a que un oficial, utilizando un telémetro óptico, calculaba aproximadamente la distancia al objetivo, y por medio de la voz o de toques de corneta transmitía ese dato a las piezas y estas ajustaban así su tiro. Cabe imaginar que entre el estruendo del combate y con blancos móviles como son los barcos (el que dispara y el objetivo) tal sistema no lograba gran cosa.

Dispuesto a dar así a su país un adelanto que podría ser decisivo en cualquier contienda, Janer presentaba el 23 de octubre de 1907 su proyecto de una dirección de tiro, con aparatos eléctricos, luces y pulsadores que permitían transmitir a las piezas con toda comodidad, seguridad y rapidez no solo los datos de distancia, sino otros imprescindibles para el tiro. Era un gran desarrollo de la idea que esbozó Joaquín Bustamante poco antes de morir heroicamente en 1898, y es de destacar que este gran marino e inventor era primo hermano de Torres Quevedo.

Janer había experimentado con todo éxito, valiéndose de materiales de fortuna aportados por él mismo o por compañeros, y con la colaboración de sus comandantes, el nuevo sistema en el *Giralda* y en el cañonero *Nueva*

España. Pero de nuevo se le negó cualquier apoyo, o se retrasó, aduciendo nimiedades como la verificación oficial de su sistema, prefiriendo los británicos, muy inferiores y mucho más caros... De nuevo la acoplejada realidad que resume la famosa frase de Cánovas ante el invento de Peral: «Si el submarino fuera cosa de importancia, ya lo habrían inventado los ingleses».

Pero Janer tuvo paciencia y supo continuar esta batalla hasta ganarla en toda la línea.

Publicaciones, matrimonio y actividades

En 1908 Janer hizo el habitual viaje de la corbeta escuela *Nautilus* a varios puertos europeos y americanos. En esta ocasión, tuvo especial significación porque el buque visitó La Habana, siendo el primer barco de la Armada que iba a Cuba desde el Desastre de apenas hacía diez años. Había más de un recelo, pero lo cierto es que la acogida y hospitalidad tanto de los cubanos como de la numerosa e influyente colonia española allí radicada no dejaron nada que desear, al contrario. Se decidió publicar un libro conmemorativo, con los discursos pronunciados en los diversos actos, artículos en prensa, etc., actuando de editor de todo ese material Janer, que escribió además un sentido epílogo en que encomiaba la hispanidad y los lazos entre ambas orillas del Atlántico. En el viaje del año siguiente, Janer escribió una memoria de la travesía, con interesantes informaciones de los países y puertos visitados, pero que pese a merecer los más favorables informes y una nueva Cruz del Mérito Naval ha quedado inédita.

También formó parte de la entonces recién creada Liga Marítima, defensora e impulsora no solo de la reconstrucción de la Armada, sino de todas las actividades marítimas españolas, desde los astilleros y el negocio naviero a la pesca y actividades deportivas. Comenzó así sus frecuentes colaboraciones en la revista de la Liga, *Vida Marítima*, y en todas sus actividades, publicando un libro de relatos de ambiente marítimo que se entregó como premio a los alumnos más aplicados en los cursos organizados por la Liga, *De terra et mare*, prologado por el almirante Auñón.

Continuó con sus artículos en la oficial REVISTA GENERAL DE MARINA, tratando los temas más variados, desde la geoestrategia al tiro naval, dedicando muchos a impulsar la necesidad para la Armada de contar con medios aéreos, tanto dirigibles como aviones, e incluso anticipando la posibilidad de aparatos de despegue vertical, así como de organización, constitución de estados mayores, etc. En total publicó, entre 1907 y 1924, nada menos que 35 artículos, muchos en realidad partes de estudios muy serios, al increíble ritmo de más de dos anuales. Y siempre defendiendo la urgente necesidad de innovaciones, de sacudirse la pereza y de avanzar en la tarea de conseguir la mejor Armada posible en todos los aspectos.

En 1910 contrajo matrimonio con Natalia Vázquez Díaz, de quien tuvo cuatro hijos: Jaime, Natalia, Carmen e Isabel. Se dice que su previsor madre le había ya preparado un matrimonio de conveniencia, pero Janer no quiso saber nada de aquello.

En 1912 tradujo del inglés y publicó el libro *Juego de Guerra Naval*, un intento de modernizar las enseñanzas tácticas y estratégicas de los marinos profesionales, familiarizándolos con los nuevos buques de guerra, sus potencialidades y servidumbres. También participó en la obra colectiva *Manual del Capitán*, libro de texto para el examen de los capitanes mercantes. El mismo año figuró en la fundación del movimiento *boy scout* en España, en cuya presidencia de honor figuraba el propio rey, las más altas personalidades del Estado y figuras como Galdós o Benavente, dándose el caso de ser el único marino y el de menor edad y graduación de todos los impulsores. Aquello confirmaba la ya anterior preocupación de Janer por la formación juvenil.

El éxito

Poco después fue destinado al nuevo acorazado *España*, primero de los *dreadnoughts* españoles, buques que llevaban su artillería principal del mismo calibre, justamente para aprovechar los nuevos sistemas de tiro y poder batir



Uno de los acorazados clase *España*, que marcaron toda una revolución tanto por su construcción como por sus modernos sistemas de tiro. (Colección Aguilera, Museo Naval de Madrid).

eficazmente a sus predecesores desde distancias de más del triple que las anteriores y con mucha mayor contundencia. Entonces, y como director de tiro del acorazado, resultaron evidentes las ventajas de todos sus estudios y trabajos previos sobre las modernas direcciones de tiro, control de fuego y correcciones.

En 1913 visitó España el presidente francés Raymond Poincaré, en el marco de un gran acercamiento entre los dos países ante el común peligro alemán. El presidente y su séquito embarcaron en su más reciente acorazado, el *Danton*, que era inferior al *España* por no ser todavía un *dreadnought*. En el programa se encontraba la visita al acorazado *España*, donde un ilusionado Alfonso XIII les recibió. Las explicaciones de Janer causaron tal admiración entre los franceses que Poincaré le concedió la Legión de Honor, asombrado de que los subestimados españoles fueran capaces de superar en aspectos tan técnicos a los franceses.

Pero Janer siguió incansable con sus trabajos, publicando en 1915 nada menos que tres manuales sobre el nuevo tiro naval, e incorporando los avances y experiencias de la Primera Guerra Mundial, y su gran obra *Balística Exterior: telemetría y tiro naval*, completada con una colección de tablas para el cálculo, que fue la obra clásica durante muchos años sobre la cuestión, con una primera edición de 1919 y otra ocho años después.



El ya obsoleto crucero *Cataluña*, en el que murió en acto de servicio Janer. (Colección Aguilera, Museo Naval de Madrid).

Un ya consagrado Janer recibió el encargo, tras largas propuestas por su parte, de crear una nueva Escuela y Polígono de Tiro Naval, para lo que eligió la entonces pequeña villa pesquera de Marín, en Pontevedra, que pronto se convirtió en uno de los centros más adelantados del mundo en esa especialidad, por donde tenían que pasar todos los buques de la Armada para su adiestramiento artillero. Él mismo eligió los terrenos, dirigió las obras y se ocupó de todos los detalles, dando un gran impulso a la localidad, que le mostró su más cordial agradecimiento en muchas ocasiones.

Mientras, seguía con sus estudios, con viajes por Europa para completarlos y adquirir los mejores equipos existentes e integrarlos en su sistema de tiro, no dándose nunca por satisfecho con lo logrado y apuntando siempre más alto. Fruto de esa labor fue su libro culmen, *La estereofotogrametría y su aplicación a la calibración de la artillería*, donde desarrollaba esos nuevos métodos, aparecido en 1922.

La muerte y el reconocimiento

Aunque apenas lo hayamos consignado, toda esta labor se realizó entre continuos destinos a bordo de los buques de la Armada, mandando alguno de los torpederos durante años. A todo esto había ascendido ya a capitán de corbeta.

Pero la guerra ardía en Marruecos, especialmente tras el Desastre de Annual de 1921, y Janer fue destinado al viejo crucero *Cataluña* como tercer comandante, y pese a oponerse a la aventura marroquí, que tantos recursos y atención detraía de la necesaria reconstrucción de España, pese a sus cuatro hijos y a que un compañero había renunciado al destino alegando justamente cargas familiares, Janer aceptó el destino. Pero en él le llegó su final frente a M^{Ter}, cuando el viejo crucero fue alcanzado por el disparo de un cañón marroquí emplazado en la costa, que le mató instantáneamente y causó otras graves bajas a la dotación el 3 de marzo de 1924, cuando no contaba aún cuarenta años de existencia.

En veinte años de servicios casi exactamente cumplidos, desde su nombramiento como alférez de fragata a la salida de la Escuela Naval, Janer había merecido nada menos que diez cruces del Mérito Naval con distintivo blanco, varias de ellas pensionadas, además de la Legión de Honor y de la medalla de Alfonso XIII, había escrito 11 libros, y solo en la REVISTA GENERAL DE MARINA había publicado 35 artículos, el último póstumamente. Fue enterrado con todos los honores en Ceuta, mientras el Ayuntamiento de Marín, en sesión extraordinaria de 11 de marzo 1924, decidía colocar su retrato en el Salón de Plenos, poner su nombre a la avenida principal de la localidad y pedir a la Armada que trasladara sus restos al Panteón de Marinos Ilustres de San Fernando en reconocimiento a su gran labor y mérito.



El título de caballero de la Legión de Honor concedido a Janer por el presidente Poincaré.
(Cortesía de Jaime Jaquotot Janer).

Pero pese a algunos sentidos homenajes, como la construcción de un monumento en la misma Escuela de Tiro, las cosas se fueron dilatando. En 1943, la Escuela Naval ocupó los edificios e instalaciones de la de Tiro Naval y esta se trasladó a San Fernando.

La familia de Janer tuvo aún que soportar otra dura prueba, pues su único hijo varón, Jaime Janer Vázquez, nacido en 1911, que ingresó en la Escuela Naval en 1929 y cuyo primer destino fue en la Escuadrilla de destructores de Cartagena, fue asesinado como tantos otros a bordo del buque prisión *España* núm. 3 el agosto de 1936.

Tuvo que llegar 1961 para que se ofreciera plaza de gracia en la Escuela Naval a alguno de los nietos de Janer, oportunidad que aprovechó Jaime Jaquotot Janer, inaugurándose al año siguiente un busto en la Escuela de Tiro de San Fernando.

Solo en marzo de 1966, y por iniciativa del entonces ministro de Marina almirante Pedro Nieto Antúnez, que había sido profesor en la Escuela de Tiro,

se llevó a cabo el solemne traslado de los restos de Janer al Panteón de Marinos Ilustres de San Fernando, conducidos desde Ceuta a bordo de la fragata *Vicente Yáñez Pinzón*. En la misma ceremonia se impuso una Cruz del Mérito Naval a su viuda.

Seguramente, antes de ponerse a discutir sobre la contribución de españoles a la ciencia y técnica mundiales, habría que empezar por estudiarla, pues es muy posible que por desconocida y olvidada muchos la consideren irrelevante injustamente.

Pero lo que más llama la atención de Janer es que, inasequible al desaliento, a la pasividad y ceguera de algunos y a un ambiente general hostil, supo conseguir estas mejoras y adelantos con su continuo entusiasmo, su patriotismo y su duro trabajo. Indudablemente, no fue el único, y cualquiera puede citar a un buen puñado de marinos de su época que hicieron posible el renacimiento naval español después del amargo 98, que a pesar de su brillantez y gran interés no cabe duda de que fueron inapreciables en su época, pero un magnífico ejemplo para los que, de nuevo, tenemos que afrontar tiempos duros en la Armada y en España.

Y recordar a quien corresponda que el próximo 2014 se cumplirán 130 años de su nacimiento y 90 de su honrosa muerte en acto de servicio. Aniversarios de esta índole creemos que no deben pasar inadvertidos.

BIBLIOGRAFÍA

RODRÍGUEZ GONZÁLEZ, Agustín Ramón: *Jaime Janer Robinson: Ciencia y Técnica para la reconstrucción de la Armada*. Ediciones Navalmil, S. L. Madrid, 2012. Introducción del almirante Marcial Gamboa, prólogo del capitán de navío Ángel Liberal, 141 pp.

BAC Cantabria y fragata *Méndez Núñez*.
(Foto: www.armada.mde.es).



LAS «PATRULLERAS» DE LA ARMADA

Luis ASTORGA GONZÁLEZ



Éí en Internet no hace mucho tiempo en el titular de un periódico nacional que había ocurrido un incidente en la bahía de Algeciras entre una «patrullera» de la Armada y un buque de guerra británico. Me intrigó lo de «patrullera», así que abrí la noticia. Y descubrí que se trataba de la excorbeta *Vencedora*, buque del que debo confesar me supo muy mal que se le denominase «patrullera».

Según el diccionario de la RAE, la definición de «patrullera» es la siguiente: «adjetivo, dicho de un buque o de un avión destinado a patrullar». En algunos países de América es «un vehículo de patrulla o un agente de policía que va en ese vehículo» (y aunque el diccionario no lo especifica, supongo que será un agente de sexo femenino).

Como adjetivo podríamos usar «patrullera» después de, por ejemplo, fragata, corbeta o lancha. Así tendríamos fragata patrullera, corbeta patrullera o lancha patrullera, y es probablemente este último, el de lancha patrullera, el término origen de la denominación «patrullera», en el que se ha eliminado lancha y que —de nuevo según la RAE— puede utilizarse igualmente como sustantivo. Y en efecto así se hace de manera generalizada: la gente solo dice «patrullera». En ese camino han aparecido, y siempre se refleja de esa forma en los medios, «la patrullera *Vencedora*», «la patrullera *Vigía*» o «la patrullera *Conejera*». ¿Son todos estos buques lo mismo? ¿Nos gusta la denominación? Yo confieso que a mí no me gusta nada.

Es habitual en los medios tropezarse con aseveraciones tales como «una patrullera de la Armada y una de la Guardia Civil auxilian a unos emigrantes

en el mar de Alborán». A un lector poco avezado en temas marítimos —el español medio— le parecerá que ambas «patrulleras» son similares. Una puede ser, por ejemplo, el patrullero *Vigía* y la otra el patrullero *Río Arba*. El *Vigía* desplaza unas 1.200 t y el *Río Arba* 20; pero aunque el *Vigía* es sesenta veces mayor que el *Río Arba*, para el lector del periódico tanto la Guardia Civil como la Armada «han enviado una patrullera».

¿Tenemos que llamar a nuestros buques patrulleros? ¿Es esa la mejor denominación para la clase *Descubierta*, la *Serviola* o los nuevos BAM? Llevan en su numeral una P —más tarde volveremos sobre esto—, pero ¿nos conviene mediáticamente que a estos buques, debido a su denominación oficial de patrulleros de altura, todo el mundo les llame «patrulleras»? Y, ahondando en la pregunta, ¿sería quizá apropiado cambiar esa denominación?

Sin remontarnos a los trirremes romanos, las denominaciones de los actuales buques de guerra tienen raíces históricas seculares. Los navíos constituían hasta bien entrado el siglo XIX el grueso de las flotas, y los complementaban los buques de patrulla y descubierta (fragatas y fragatas ligeras, a las que se llamaba corbetas). Con la máquina de vapor desaparecieron navíos, fragatas y corbetas y aparecieron otras clases de buques: cruceros, acorazados, destructores (un tipo de buque, el destructor, inventado, por cierto, por un marino español, el capitán de navío Villaamil). Las contiendas mundiales y los cambios en la guerra en el mar hicieron, sin embargo, que durante el siglo XX se recuperasen algunos nombres tradicionales, como los de corbeta y fragata, buques de menos capacidad que los destructores y orientados fundamentalmente a la lucha antisubmarina, que fue crucial en los dos conflictos globales para la victoria aliada. La «corbeta» renació en la Primera Guerra Mundial como complemento al destructor, y la fragata en la Segunda, para paliar las limitaciones que presentaban las corbetas, incrementando su tamaño y autonomía, pero sin llegar a alcanzar las capacidades y desplazamiento de los destructores.

El final de la Segunda Guerra Mundial y la desaparición de los acorazados como *capital ship* dispararon la construcción de fragatas, buques polivalentes de patrulla que también podían realizar labores de escolta. La amenaza principal en la mar para el bloque occidental eran entonces los submarinos soviéticos, así que se dio prioridad a buques orientados a la lucha antisubmarina, una tarea que, como ya hemos señalado, desempeñaron fundamentalmente las fragatas en la Segunda Guerra Mundial. Y aunque las grandes marinas siguieron conservando en sus flotas cruceros y destructores, poco a poco en las marinas de tipo medio las fragatas fueron incrementando sus capacidades; con el paso del tiempo ganaron tanto tamaño y armamento que cada vez eran menos fragatas y se parecían más a cruceros o a destructores. Es fácil apreciar esto en la Armada con las fragatas *F-100*, de casi 6.000 t (son en realidad destructores o incluso cruceros), pero lo mismo puede decirse de la clase holandesa *De Zeven Provinciën* o de la alemana *F-124*, similares en tamaño y

armamento a las *F-100* (aunque, a juicio de la mayoría de los expertos, peores buques que los nuestros y que se me perdone la digresión: ¿será que los españoles no somos tan torpes?)

¿Y por qué en todos estos países se mantiene la denominación de fragata? Seguramente para ello no hay una sola razón, sino varias: corrección política, inercia, tradición, que a los gobiernos de estos países no les pareciese que se incrementaban sus capacidades al reemplazar unidades, etcétera.

Continuando con la evolución histórica de los buques de guerra, a medida que las fragatas ganaron tamaño se volvieron menos aptas para desempeñar labores de patrulla. Su empleo resulta demasiado caro. Los destructores de principios de siglo XX eran de unas 500 toneladas; y las fragatas clase *Santa María*, de finales del siglo XX, ya desplazan unas 4.000 toneladas. Consumen al día cuatro o cinco veces más combustible que una corbeta clase *Descubierta* (un buque de 1.500 t, lo mismo que desplazaba un destructor de la Segunda Guerra Mundial). Y la *Santa María* tiene demasiada dotación y demasiadas armas para algunas misiones. El escenario estratégico marítimo del siglo XXI ha obligado a las marinas a dotarse de buques aptos para desempeñar misiones de «baja intensidad»; y en esta coyuntura se ha tenido que redescubrir el concepto de fragata. Como el nombre «está ocupado», le hemos llamado patrullero de altura, o buque de acción marítima (BAM).

Pertenecer a la OTAN ha hecho que hayamos estandarizado equipos, procedimientos, munición... y marcas de costado. Todas las marinas de la OTAN emplean las mismas marcas para identificar a sus unidades. Las fragatas llevan una F, los portaaviones una R, los buques anfibios una L... y los patrulleros una P. Parece lógico que si un buque realiza misiones de patrullero y lleva una P en su numeral se le denomine patrullero en la Lista Oficial de Buques de la Armada. Pero ya hemos visto adonde conduce esto: a «patrullera». Siempre a «patrullera», inevitablemente. ¿Y es, por otro lado, esta correlación entre numeral y denominación una norma inmutable? Quizá sea así y desconozca muchas razones de peso que obligan a mantener esa norma, pero las corbetas clase *Descubierta*, que como tales aparecían en la Lista Oficial de Buques de la Armada, llevaron mucho tiempo una F en su numeral.

Todo esto del nombre puede parecer baladí —sin duda lo es—, pero creo que nos cuesta transmitir a la sociedad el esfuerzo que cada día realiza la Armada en la mar. Y la denominación de «patrullera» (que es como al final aparecen en los medios todas nuestras unidades que ejecutan la Acción del Estado en la Mar) no nos ayuda mucho. Y si cambiar la denominación de patrullero por el de corbeta para alguno de nuestros buques —los BAM, las antiguas corbetas *Descubierta*, los patrulleros clase *Serviola*— nos beneficia, ¿por qué no hacerlo? Ya hemos visto que desde un punto de vista histórico esos buques podrían incluso ser considerados fragatas; y ya que son menos capaces y más pequeños que nuestras fragatas, pues llamémosles corbetas, incluso aunque dejemos la P en sus numerales.

Por terminar, otra noticia de prensa, en agosto del año 2006, durante la Operación NOBLE CENTINELA: un avión *Orión P-3* del Ejército del Aire indicó a la *Vencedora*, que estaba en su sector de vigilancia a unas 40 millas al sur de Gran Canaria, que durante los últimos dos días una patera no se había movido de su ubicación, a unas 100 millas al sur de la isla. La *Vencedora* se dirigió hacia la patera, que en efecto estaba al garete, con un ancla flotante largada para aproarse a la mar, y con unas 80 personas a bordo.

La mar —fuerte marejada— y la altura de la borda de la *Vencedora* no aconsejaban el trasbordo de los inmigrantes, y se avisó a Salvamento Marítimo, que quedó en enviar lo antes posible una embarcación de salvamento más adecuada para recogerlos. Por diversas razones, la embarcación, una pequeña *Salvamar*, no llegó hasta la madrugada. La mar había ido aumentando, hasta unos cuatro metros de ola, y había faltado el ancla flotante. La *Vencedora* tuvo que conducir a la *Salvamar* «en control positivo» hasta la patera, a la que seguía con su FLIR: carecía de luces y con la mar no daba eco radar. Después se posicionó para dar socaire a la maniobra de trasbordo de inmigrantes, maniobra que terminó, sin incidentes, casi con el alba. Después de hundir la patera y a petición del patrón de la *Salvamar*, que se veía sobrecargado y con demasiada mar para su embarcación, situó a la lancha de salvamento en su estela, apenas a unos metros de la popa, para resguardarla de la mar, hasta dejarla casi en la bocana del puerto de Arguineguín. A dos millas del puerto, y ya de día, salió una lancha patrullera de la Guardia Civil, que escoltó a la *Salvamar* hasta puerto.

Los titulares de la prensa del día siguiente fueron: «Una patrullera de la Armada y una de la Guardia Civil auxilian a una patera a la deriva 80 millas al sur de Gran Canaria».

La noticia también entonces me sentó mal. Durante el largo rescate hubo un riesgo importante para las vidas de los emigrantes, del que todos a bordo de la *Vencedora* éramos conscientes, y aquella noche lo pasamos mal. El buque, su dotación, la Armada, en suma, hicieron una buena labor apoyando a Salvamento Marítimo de una forma que desde luego no podía haber efectuado en ningún caso una pequeña embarcación «patrullera» como la de la Guardia Civil. A las que, por cierto, poco hay que objetar sobre su labor: simplemente tienen las capacidades que les dan su pequeño tamaño y reducida dotación.

No sé si un cambio de denominación es posible y si sería finalmente útil o no, pero a mí me parece que la denominación «patrullera» confunde al ciudadano. Y puestos a tener «patrulleras», y si todas son lo mismo, a lo mejor al sufrido contribuyente le acaba compensando más que las tengan la Guardia Civil u otras agencias del Estado con competencias en la mar: sus «patrulleras» son mucho más baratas que las de la Armada.

LA VERDADERA VARADA Y PÉRDIDA DE LA NAO *SANTA MARÍA*

Luis Miguel COÍN CUENCA
Profesor titular de Maniobra de la Facultad de Ciencias
Náuticas de Cádiz (RR)
Doctor en Historia de la Navegación (Universidad de Cádiz)
Capitán de la Marina Mercante
Alférez de navío de la Reserva Naval (IMERENA)



EGÚN la única copia que ha sobrevivido hasta el día de hoy del diario de navegación del primer viaje de Cristóbal Colón (escrita por fray Bartolomé de las Casas), el día 25 de diciembre del año 1492, a las 12 de la noche, con la guardia bajo el mando de Juan de la Cosa, la nao *Santa María* —navegando con un grumete al timón (porque toda la guardia se había ido a dormir), sin viento pero empujada por la corriente— encalló en unos arrecifes de coral de la costa norte de Haití. Los tablones del fondo del casco de la nao se rompieron y la nave se inundó y se perdió. Pero con la ayuda de la carabela *Niña* la tripulación de la nao fue salvada, y con la de los indígenas de la zona toda la carga fue llevada a tierra y asegurada en chozas primero, y después en un fuerte de madera, al que Colón llamó pomposamente la Villa de la Navidad (1), construido con los restos que se pudieron salvar de la nao.

En este trabajo de investigación vamos a tratar de demostrar náuticamente que los hechos culposos atribuidos al santanderino Juan de la Cosa y a los demás marineros españoles que participaron en aquella gloriosa navegación han sido gravemente falseados y no pudieron ocurrir, ni ocurrieron, tal y como describe la copia del diario de navegación de Cristóbal Colón.

(1) FERNÁNDEZ DE NAVARRETE, Martín: *Colección de los viajes...* Tomo 1, p. 111. VARELA, Consuelo: *Cristóbal Colón. Textos y documentos completos*, p. 97. Madrid, 1944.

Antecedentes

En el año 1500, Cristóbal Colón fue apartado de los cargos de virrey y gobernador de las Indias acusado de mala administración y maltrato a los indígenas y a los propios españoles (2). Hacia el año 1534, ya muchos años después de muerto Cristóbal Colón, y como consecuencia de un larguísimo proceso judicial iniciado en 1508 por Diego Colón (hijo mayor de Cristóbal Colón) contra la Corona de Castilla para reclamar los títulos de virrey y gobernador general de todas las Indias (llamado vulgarmente Pleitos Colombinos), el fiscal Villalobos, representante de la Corona de Castilla, argumentó que en el descubrimiento de las Indias tanto mérito como Colón, si no más, tuvieron los hermanos Pinzón y los demás navegantes españoles (3). Por consiguiente, los privilegios de los herederos de Cristóbal Colón había que repartirlos entre los de los otros meritorios participantes. Cristóbal Colón reclamaba de la Corona de Castilla, pocos años antes de su muerte, como suma de sueldos de virrey, gobernador y almirante (4), alrededor de 10 millones de maravedís por año (unos 10 millones de euros actuales) (5).

Para ayudar a su hermano a ganar en el pleito judicial, Hernando Colón (hijo natural de Cristóbal Colón) quiso demostrar documentalmente, con copias (no originales) de los diarios de navegación de los cuatro viajes de su padre, que todos los méritos tanto náuticos como de buen gobierno de la expedición fueron exclusivamente de Cristóbal Colón, y que tanto los capitanes Pinzón como los demás pilotos, maestranza y marineros españoles fueron unos marinos incompetentes e incapaces, tanto en la primera navegación como en las demás.

En estas copias documentales se puede comprobar científicamente que desde un punto de vista técnico náutico han sido triplemente manipuladas y falseadas. Primero por Cristóbal Colón para ocultar su ruta y el origen de sus verdaderos conocimientos sobre las islas y tierras firmes, y después por su hijo Hernando Colón, según el prestigioso profesor e investigador americanista Juan Manzano Manzano (6), para eliminar algunos errores náuticos de bulto de su padre y además atribuirle los mayores méritos náuticos y humanos posibles. Y por último, según el investigador Antonio Rumeu de Armas, estos documentos fueron recogidos antes del año 1554 por Luis Colón, nieto

(2) DE LAS CASAS, Bartolomé: *Historia*. Tomo II, pp. 99, 104. MANZANO MANZANO, Juan: *Colón y su secreto*, pp. 706, 707. FERNÁNDEZ DE OVIEDO. *Historia*. Tomo III, p. 65.

(3) *Pleitos Colombinos*. Tomo VIII, p. 25. BARTOLOMÉ DE LAS CASAS: *Historia*, t. II, p. 301.

(4) Textos y documentos completos de Cristóbal Colón, p. 310. MANZANO MANZANO: *Colón y su secreto*, p. 312.

(5) *Ibíd.*

(6) MANZANO MANZANO, Juan: *Colón y su secreto. El Predescubrimiento*, p. 304, 308. Madrid, 1982.

y heredero de Cristóbal Colón, y retocados con supercherías de todo tipo por un falso Hernando (7), reunidos en un libro titulado *Historia del Almirante Don Cristóbal Colón*, que fue endosado como si hubiera sido escrito por Hernando Colón y publicado finalmente en Venecia en el año 1571, más de 30 años después de su muerte (8). Este libro infame es el comienzo de la deslegitimación con falsedades graves, sin prueba alguna que las corrobore, de los grandes méritos y proezas que hicieron los marinos españoles en el descubrimiento de América. También, los prestigiosos historiadores e investigadores americanistas Antonio Ballesteros Beretta (9) y Consuelo Valera (10) confirman en sus completos estudios de los documentos colombinos la gravedad y enormidad de la manipulación que el supuesto Hernando Colón realizó. Con este libro comienza la tristemente llamada después leyenda negra antiespañola (11).

Resulta evidente que fray Bartolomé de las Casas hizo un extracto de una copia manipulada por el falso Hernando del diario del primer viaje de Colón, que fue publicada por primera vez por el insigne marino e historiador español Martín Fernández de Navarrete en el año de 1825 (12). Este documento se conoce hoy en día por todo el mundo como el Diario de Navegación del primer viaje de Cristóbal Colón (13). El único documento original escrito por Cristóbal Colón que ha quedado intacto es la *Carta a Santángel*, porque eran materialmente imposible de manipular o eliminar los miles de ejemplares originales creados por la nueva y poderosísima imprenta y diseminados, desde el mes de abril del año 1493, por toda Europa (14).

Verdadera varada de la nao *Santa María*

Vamos a proceder a estudiar la varada y pérdida de la nao *Santa María* confrontando la documentación histórica disponible con la de los tratados españoles del arte de navegar de principios del siglo XVI, y con las ciencias y técnicas de navegar de los siglos XVII y XVIII, hasta nuestros días, así como

(7) RUMEU DE ARMAS, Antonio: *Hernando Colón*..., p. 339.

(8) *Ibíd.*, pp. 30, 128.

(9) BALLESTEROS BERETTA, Antonio: *Cristóbal Colón y el descubrimiento de América*, p. 75.

(10) VARELA, Consuelo: *op. cit.*, pp. XIV, XV.

(11) COLÓN, Hernando: *Historia del Almirante don Cristóbal Colón*.

(12) RUMEU DE ARMAS, Antonio: *op. cit.*, p. 128. FERNÁNDEZ DE NAVARRETE, Martín: *El marino historiador. IX jornadas de historia marítima*. Instituto de Historia y Cultura Naval. Madrid. 1995.

(13) BALLESTEROS BERETTA: *op. cit.*, p. 72.

(14) DE CASTRO, Adolfo: *La primera expedición de Colón*. Edición facsímil. Cádiz. 1891, p. 5.

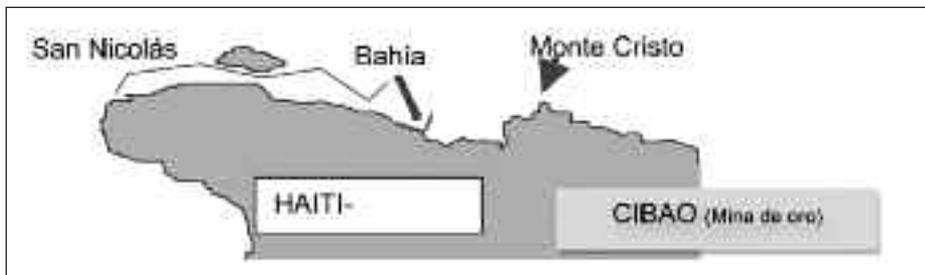


Figura 1: navegación de Colón, hasta la bahía de Acul, desde el día 5 hasta el 24 de diciembre.

con la meteorología, la oceanografía, la historiografía, la arqueología, la lógica racional y el sentido común.

Navegación por la costa norte de Haití anterior a la varada (figura 1).

Los datos náuticos más importantes que aparecen anotados en la copia del Diario de Cristóbal Colón durante el día 25 de diciembre de 1492 son los siguientes (15):

«Antes de salir el sol el Almirante ordenó levantar las anclas y navegar con el viento de terral. Y navegó todo el día con poco viento desde la mar de Santo Tomé hasta la Punta Santa sobre la cual y a una distancia de una legua (6 km) se encontraba al terminar la guardia a las once de la noche [figura 2].



Figura 2: navegando al norte del cabo haitiano a las 2300 horas.

(15) FERNÁNDEZ DE NAVARRETE: *op. cit.*, p. 111.

»Quiso Nuestro Señor que a las doce horas, como habían visto acostar y reposar al Almirante y veían que era calma muerta y la mar como una escudilla, todos se acostaron a dormir y quedó el timón en manos de aquel muchacho, y las aguas que corrían llevaron a la nao sobre uno de aquellos bancos [figura 3].



Figura 3: lugar de varada de la nao *Santa María* a las 2400 horas.

»El mozo que sintió el timón y oyó el ruido de la mar dio voces, a las cuales salió el Almirante, y fue tan presto que ninguno había sentido que estuviesen encallados. Luego el maestre de la nao, cuya era la guardia, salió. Y díjole el Almirante a él y a los otros que tomasen el batel que iba por popa y echasen un ancla por la popa. Ellos saltaron al batel y se fueron a la carabela *Niña* que estaba a barlovento media legua (tres kilómetros) [figura 4].



Figura 4: sondas de lugar de varada de la nao *Santa María* y posición de la carabela *Niña* de las 2300 a las 2400 horas.

»Cuando el Almirante vio que huían y que era su gente, y las aguas menguaban y estaba ya la nao de través, no viendo otro remedio mandó cortar el mástil y alijar de la nao todo cuanto pudiera, para ver si podían sacarla; y como todavía las aguas menguasen, no se pudo remediar y tomó lado hacia la mar escorada, puesto que la mar era poco o nada, y entonces se abrieron los conventos y no la nao» (16).

Si Cristóbal Colón resultaba responsable de la varada y la pérdida de la nao; este hecho representaría un gran borrón náutico en el historial y mérito del almirante, que estaba siendo mirado con lupa por el fiscal de la Corona en el pleito, y por el contrario favorecería enormemente el prestigio náutico de los hermanos Pinzón y demás marineros españoles (17). En las probanzas de 1534, el fiscal Villalobos presentó como testigo a Gonzalo Martín, que declaró que: «Martín Alonso se adelantó y había descubierto la tierra y después había vuelto a buscar al dicho Colón y lo halló que había perdido el navío en que iba, que había encallado en un bajo y que Vicente Yáñez hermano del dicho Martín Alonso lo había recogido en su navío a él y a la gente del otro navío» (18).

La guardia de la noche en aquella época se dividía en tres partes iguales: un turno bajo el mando del capitán, otro del maestre y otro del piloto, según nos informa Alonso de Chaves (piloto mayor de la Casa de Contratación de Sevilla) en su tratado *Espejo de navegantes* (19). Es muy importante saber cuánto duró la noche en aquel fatídico día 24 de diciembre de 1492 para encontrar al verdadero responsable de la varada y naufragio de la nao *Santa María*. En la costa norte de Haití, la latitud es de aproximadamente 20° y las noches a finales de diciembre duran unas 13 horas. De acuerdo con la cosmografía, si hacemos un simple cálculo astronómico para un lugar situado en latitud de 20° Norte, a 24 de diciembre, hallamos que el día dura once horas y cuatro minutos (20). Sin embargo, la copia del Diario de Colón dice que el día 12 de diciembre de sol a sol había 10 horas contadas por ampolleta (21). Luego la noche duraría 14 horas. Para aumentar más la confusión, la copia del Diario nos da la latitud de la zona en 34° de latitud tomada por Colón con cuadrante, dato intencionalmente falseado, pues a esa latitud norte la noche sí duraría 14 horas. Fray Bartolomé de las Casas, que vivió en aquella zona, dice en su *Historia de las Indias* que el día en aquella fecha duraba allí once horas y un poco más, por tanto, las noches durarían 13 horas y unos pocos minutos

(16) VARELA, Consuelo: *op. cit.*, p. 97.

(17) *Pleitos Colombinos*. Tomos I, II, III, IV, V, VI, VII, VIII.

(18) *Ibidem*. Tomo VIII, p. 320.

(19) DE CHAVES, Alonso: *Espejo de Navegantes*, p. 230.

(20) *Almanaque náutico*. Instituto Hidrográfico de la Marina. Cádiz. España.

(21) VARELA, Consuelo: *op. cit.*, p. 81.

menos, contradiciendo flagrantemente la copia del Diario de Cristóbal Colón que De las Casas transcribía (22), y expresaba en nota al margen que esa información era falsa e imposible (23). Se comprueba esta falsedad porque en la *Carta a Santángel* la latitud que da Cristóbal Colón para esta zona es la de 26° (24) para confundir y hacer creer al mundo (y sobre todo a los portugueses) que estaba en el paralelo de las islas Canarias y por tanto dentro de aguas de la soberanía de Castilla. El día 5 de diciembre, según la copia del Diario de Colón la noche duraba 15 horas, y el día 19 de diciembre, 14 horas (25). Otras claras falsedades, pues en esa latitud, como ya hemos demostrado, el día duraba aproximadamente 11 horas y por tanto la noche era de 13 horas aproximadamente, y no las 15 o 14 horas que dice la copia del Diario. La máxima diferencia que podía haber con la ampolleta de media hora de marca en una guardia de mar de cuatro horas podía ser de entre cinco y diez minutos, pero no de una o dos horas. El día 21 de diciembre, de nuevo la copia del Diario de Colón dice que la noche duraba 14 horas (26). Esta reiterada falsedad tiene ya la clara intencionalidad de cambiar la distribución de las guardias de la noche. Y ya se adivina meridianamente que lo que pretendía el manipulador, o manipuladores, era que no le tocara a Cristóbal Colón la responsabilidad de la guardia en que varó y se perdió la nao *Santa María*

De acuerdo con la copia del Diario; si la noche durara 14 horas, divididas por tres cuartos nos darían cuatro horas y 40 minutos aproximadamente para cada guardia (cuatro horas y media en la práctica). Como el Sol se ponía por cálculo teórico astronómico para 34 grados de latitud norte a las 1800 horas, la primera guardia duraría desde las 1800 hasta las 2240 horas. Entonces a las 2300 horas Colón ya habría terminado su guardia y se podría ir a dormir tranquilamente, y la responsabilidad de la guardia la tomaría el relevo, que era el maestro de la nao. Como la varada fue a las 2400 horas, según sabían todos los oficiales y marineros que fueron en la expedición (27), el responsable debía ser Juan de la Cosa, el maestro y dueño de la nao, al que le tocaba la segunda guardia. Pero aun a pesar de esta notoria falsedad de duración de las guardias, al no haber habido relevo, tal y como consta en la propia copia del Diario de Colón, la responsabilidad era todavía del oficial de la guardia anterior. El almirante Morison, en su excelente estudio *La ruta de Colón por la costa norte de Haití, y el sitio de Navidad* (escrito en inglés) (28), reconoce

(22) DE LAS CASAS, Bartolomé: *op. cit.*, tomo I, p. 182.

(23) *Diario de Colón*. Edición de Carlos Sanz, folios. 20-21 y 36-37.

(24) *Carta de Colón anunciando el descubrimiento de las Indias*, p. 11.

(25) VARELA, Consuelo: *op. cit.*, p. 87.

(26) *Ibíd.*, p. 89.

(27) FERNÁNDEZ DE OVIEDO, Gonzalo: *Historia natural y general de las Indias*, p. 21.

(28) MORISON, S. E.: *The route of Columbus along the north coast of Haiti, and the site of Navidad*, p. 260.

contradicciones en el relato de la varada y considera que Colón, según su propio relato, no estaba exento de culpa en la varada. La entrega de la guardia tenía también su protocolo en la Marina castellana y española, tal y como nos explica detalladamente el cosmógrafo Alonso de Chaves: «Al acabar o rendir el cuarto de la guardia dará y entregará todas las cosas en el estado que las tomó y dejará agotada la bomba de achique y dará cuenta de las guiñadas o singladuras que haya hecho y de cuantas ampollitas cada una... El que recibe la guardia del cuarto proveerá de hombre sabio de quien se fíe el timón...» (29).

Pero en verdad, como allí la noche duraba prácticamente 13 horas, los tres cuartos tenían de duración cuatro horas y 20 minutos cada uno. Y como el Sol se ponía en los 20° de latitud Norte a las 2000 horas, según la cuenta de la bitácora de los marinos españoles de esa época colombina (30), la primera guardia empezaba a las 2000 horas y terminaba a las 24 horas y 20 minutos de la noche (como la ampollita medía medias horas, la guardia terminaría prácticamente a las 0030). Al no haber cambio de guardia (Colón ni siquiera llamó a su relevo, según la propia copia del Diario), el mando responsable de la varada fue Cristóbal Colón, que como capitán de la nao montaba la primera guardia de 2000 a 0030. La primera guardia es la más cómoda y la que generalmente toman los capitanes. Miguel de Cuneo, que navegó con Cristóbal Colón en el segundo viaje, reconoció que este montaba sus guardias como cualquier capitán de navío de su época (31).

Por consiguiente, Juan de la Cosa no fue responsable de la varada de su propia nao, razón por la cual fue debidamente retribuido por los Reyes Católicos del importe de la pérdida de la misma, con el lógico informe favorable de Cristóbal Colón (32). Y para más confirmación de la inocencia de Juan de la Cosa, el propio Cristóbal Colón lo nombró piloto mayor y lo llevó en su nao capitana como tal en su segunda expedición (33)

Según el libro del Consulado del Mar (hacia el año 1500) la pena por quedarse dormido un marinero era la siguiente: «Centinela de la nave: Si el marinero es hallado dormido en la guardia, si es de proa (vigía) perderá un sueldo, si es de popa (timonel) perderá dos sueldos... Si el marinero es halla-

(29) DE CHAVES, Alonso: *op. cit.*, p. 230.

(30) DE LAS CASAS, Bartolomé: *Historia*. DE CHAVES, Alonso: ESCALANTE DE MENDOZA: *Almanaque astronómico*. Puesta de Sol. Latitud de 20° Norte.

(31) *Documentos de particulares referidos a Cristóbal Colón*. Relación de Miguel de Cuneo, Juan Pino y Consuelo Varela, p. 225.

(32) MANZANO MANZANO, Juan: *Juan de la Cosa*, p. 413. *Pleitos colombinos*. Tomo III. DE SALCEDO, Pedro, p. 35. DE YBARRA, Bernardo, p. 58.

(33) BALLESTEROS BERETTA: *Juan de la Cosa*, p. 69. GARCÍA DE LA RIEGA: *La Gallega, nave capitana de Colón*, p. 14. MANZANO MANZANO: *op. cit.*, p. 526. GIL: *Cartas de particulares*. VARELA: *op. cit.*, p. 219.

do dormido de tres veces arriba, debe perder el sueldo de todo el viaje, o ser echado al agua, según quiera el Patrón (capitán)» (34).

Verdaderos motivos que causaron la varada de la nao *Santa María*

Establecida la responsabilidad de Cristóbal Colón, quien ejercía el mando de la guardia en el momento del accidente, pasaremos a analizar náuticamente qué clase de circunstancias concurrieron en la varada. ¿Fue un accidente fortuito producido al navegar por aguas desconocidas plagadas de arrecifes, o hubo negligencias graves de Colón o de los oficiales y marineros españoles o de todos juntos?

Hemos comprobado como la copia del Diario está gravemente falseada para favorecer a Cristóbal Colón. Vamos a pasar a analizar náutica y lógicamente otros documentos de diferente procedencia. La *Carta a Santángel* de Colón no menciona para nada el naufragio de la nao *Santa María*, pero este, como un nuevo Ulises, se refiere a esa circunstancia indirectamente, con su astucia habitual. Para justificar que la nao *Santa María* no volvió a España, dice en su *Carta a Santángel* cómo tuvo necesidad de fundar una villa en el mejor lugar de la isla de Haití para el comercio con la mina de oro. Y para defender la villa tuvo que dejar una nave y su gente con armas y artillería: «En esta Española... he tomado posesión de una villa grande, a la cual puse nombre de villa de Navidad. Y en ella he hecho fuerte y fortaleza, y he dejado gente con armas y artillería y vituallas para más de un año. Y una nave y maestro para hacer otra» (35).

La Villa de Navidad en realidad era una casa de madera rodeada con una empalizada de troncos de árboles, a modo de un pequeño fuerte romano. En su carta al Cabildo de Sevilla, el doctor sevillano Diego Álvarez Chanca, que fue con Cristóbal Colón en su segundo viaje a las Indias, cuenta cómo cuando llegaron a la Villa de Navidad la encontraron toda quemada y a los españoles todos muertos. «Y dice que la villa era un cortijo algo fuerte con una empalizada de madera» (36). En las declaraciones de los Pleitos Colombinos, ninguno de los testigos presentados por el fiscal de la Corona (pilotos, oficiales y marineros), ni por la parte Colombina, declaraba culpa de alguien en la varada y pérdida de la nao, siendo muy fácil y beneficioso hacerlo; lo que es otro indicio revelador de que no hubo negligencia ni culpa de nadie. Los declarantes que lo mencionan consideraban accidental la pérdida de la nao *Santa María*. El testigo Juan Martín Pinzón, hijo de Martín Alonso Pinzón, declaró

(34) *Consulado del Mar*, pp. 104, 107.

(35) COLÓN, Hernando: *Carta anunciando el descubrimiento*, p. 12.

(36) GIL y VARELA: *Cartas de particulares y relaciones coetáneas*, p. 167.

lo siguiente: «Testigo Juan Martín Pinzón, vecino de Palos de la Frontera: A la pregunta XVIII dijo que oyó decir a Vicente Yáñez, tío de este testigo y hermano del dicho Martín Alonso Pinzón que yendo él por capitán de un navío y el dicho don Cristóbal Colón en otro navío juntamente, el navío del dicho don Cristóbal Colón dio en unas peñas y se perdió y que el dicho Vicente Yáñez había recogido al dicho don Cristóbal Colón en su navío porque no se perdiese...».

Gonzalo Fernández de Oviedo, que había sido amigo de Vicente Yáñez Pinzón hasta su muerte, explicaba tácitamente en su *Historia de las Indias* que todos los que participaron en el primer viaje pensaban que Cristóbal Colón había hecho encallar la nao voluntariamente para fundar allí una población, en una noche tranquila y sin olas, no habiendo peligro para los tripulantes y estando la costa y la mina de oro del Cibao muy cerca (37). Si Vicente Yáñez Pinzón pensaba que Colón había hecho varar la nao voluntariamente era porque él sabía con toda certeza que Cristóbal Colón estaba en el puente de mando cuando la nao varó. Vicente Yáñez recogió a los tripulantes de la nao durante la noche, y fue el propio Cristóbal Colón el primero de los tripulantes de la nao que subió a la carabela, y que lógicamente tuvo que informar al capitán de la misma de su versión de los hechos que condujeron a la varada de la nao (38).

Por tanto, consideramos que la varada fue un accidente producido fundamentalmente por causa de navegar Cristóbal Colón muy cerca de tierra, tal y como reconoció el almirante norteamericano Morison en su estudio para la Universidad de Harvard (39). Nosotros consideramos que no fue por imprudencia, sino que, como estaba enfermo de los ojos, de lejos no podría ver bien y reconocer la costa (según su hijo Hernando, un año después Colón enfermó completamente de los ojos y perdió la vista totalmente durante muchos meses) (40). Este accidente fue con toda seguridad consecuencia de la ansiedad de Cristóbal Colón por reconocer el cabo de Monte Cristo. Vicente Yáñez Pinzón navegaba en la misma zona con la carabela *Niña*, pero más lejos de tierra y por tanto con sondas de más de 40 brazas (unos 70 metros) de agua bajo su quilla, tal y como se infiere de la información de Gonzalo Fernández de Oviedo sobre la forma de navegar de Yáñez Pinzón: «Con la sonda siempre en la mano y apocando las velas de noche, y en recelo, como suelen hacer los que son prudentes y sabios pilotos cuando descubren y van por mares que no saben ni han navegado» (41).

(37) FERNÁNDEZ DE OVIEDO: *op. cit.*, p. 21.

(38) VARELA, Consuelo: *op. cit.*

(39) MORISON, Samuel: *El Almirante de la mar Océano*, p. 376.

(40) FERNÁNDEZ DE OVIEDO, Gonzalo: *op. cit.*, pp. 21- 43.

(41) MORISON, Samuel: *op. cit.*, p. 385.

Gracias a su mayor experiencia en navegaciones por el océano Atlántico, Vicente Yáñez Pinzón volvió con su carabela y su tripulación sana y trajo al propio Cristóbal Colón a salvo a España. De acuerdo con Samuel E. Morison, Colón solo conocía la navegación costera del Mediterráneo (42). El florentino Pedro Mártir de Anglería, que entrevistó a Colón varias veces en la Corte española, coincidía plenamente con la opinión del almirante Morison, y narraba así la varada: «Deseando reconocer la naturaleza del lugar en su costa norte, se aproximaba a tierra cuando la quilla de la nao capitana encalló en un arrecife llano e invisible» (43).

En conclusión, consideramos que la varada se produjo en la guardia de Colón, pero que fue un accidente fortuito al querer acercarse demasiado a tierra de noche para reconocer el cabo de Monte Cristo; según el prestigioso investigador e historiador español doctor Juan Manzano Manzano (44). En nuestra opinión Cristóbal Colón, aunque con problemas de vista, no se fue a dormir esa noche, ni tampoco el marinero de guardia, y dejó el timón a un grumete que se quedó solo, sin ninguna visibilidad del horizonte. El falso Hernando claramente prefirió inventarse que Colón se fue a dormir después de terminada su guardia para quitarlo del puente de mando y evitar su consecuente responsabilidad, pero echando confusamente la culpa de la varada a Juan de la Cosa y a los demás marineros españoles, incluso a un grumete, antes que permitir que se supiera documentalmente que la varada fue durante la guardia de Cristóbal Colón, lo que reduciría su prestigio de gran marino y sobre todo aumentaba el riesgo de perder parte o todos los privilegios conseguidos.

Pero contra el irse a dormir de Cristóbal Colón, este afirmaba en el preámbulo de su Diario: «Cumple mucho que yo olvide el sueño y tiente mucho el navegar» (45). Ya que verdaderamente él no dormía, fue el primero que se dio cuenta de que la nao había encallado: «porque antes que nadie sentí que habíamos encallado en aquel paraje» (46). Una nave de unas 100 toneladas de porte, como la *Santa María*, en un arrecife de coral a poca profundidad, aunque sea a poca velocidad, provoca un ruido estridente del roce del casco con el coral, y la brusca reducción del movimiento es bastante apreciable, razón por la que en el mismo instante se despertaría toda la tripulación sin necesidad de llamarla, como aparece reflejado en la copia del Diario, pero por otro falso motivo. También consideramos que este accidente no fue un acto voluntario de Cristóbal Colón, como pensaba Oviedo, porque se quedaba solo

(42) PEDRO MÁRTIR DE ANGLERÍA: *Décadas. Cartas de particulares y relaciones coetáneas*, p. 42.

(43) MANZANO MANZANO, Juan: *op. cit.*, p. 376.

(44) VARELA, Consuelo: *op. cit.*, p. 17.

(45) COLÓN, Hernando: *op. cit.*, p. 132.

(46) VARELA, Consuelo: *op. cit.*, p. 18.

con la carabela *Niña* (la *Pinta* hacía más de un mes que estaba desaparecida); y explorar en aguas tan lejanas y plagadas de arrecifes con una sola nave no era prudente ni sensato, ya que podría encallar en otro arrecife oculto y entonces lo perdería todo: la carabela, la tripulación, su propia vida dejando a dos hijos huérfanos y las enormes recompensas ya escritas en las Capitulaciones de Santa Fe por los Reyes de Castilla.

BIBLIOGRAFÍA

- Admiralty Sailing Directions: *West Indies Pilot*. Volume 1. Fourth Edition 2008.
 Admiralty. *Tides Tables and Tidal stream tables 1989*. Published by the Hydrographer of the Navy UK.
- Almanaque Náutico de 2010*. Instituto y Observatorio de Marina. San Fernando (Cádiz)
- ALONSO DE CHAVES: *Especulo de navegantes*. Madrid. 1983.
- BERNÁLDEZ, Andrés: *Memoria del reinado de los Reyes Católicos*. Madrid 1962.
- BALLESTEROS BERETTA, Antonio: *Cristóbal Colón y el Descubrimiento de América*. Tomo IV. Barcelona-Buenos Aires. 1945.
- GALLO, Antonio: *Raccolta Colombina*, t. III-pp. 190-191. Decía el Almirante que por la observación de sus pilotos se midió un eclipse y hubo de diferencia con Cádiz cuatro o cinco horas.
- RUMEU DE ARMAS, Antonio: *España en el África Atlántica*. Madrid. 1956.
 — *Hernando Colón, historiador del descubrimiento de América*. Madrid. 1972.
 — *La Rábida y el descubrimiento de América*. Madrid. 1968.
- VELLERINO DE VILLALOBOS, Baltasar: *Luz de navegantes*. Edición facsímil. Madrid. 1984.
- DE LAS CASAS, Bartolomé: *Historia de las Indias*. Edición Juan Pérez de Tudela y Emilio López Oto. Tomo I. Madrid. 1957.
- Biblioteca del Instituto y Observatorio de Marina de San Fernando. Cádiz.
Carta náutica 3689. Eastern part of Haiti to Puerto Rico. British Admiralty Surveys and US Government Charts to 1945.
Carta Náutica Admiral Chart n.º 465 de Fort Liberté a Ile de Tortue. 2007.
Carta Náutica de Cristóbal Colón de 1493. Archivos Casa de Alba. Madrid.
Carta Náutica de vientos y corrientes. Pilot Chart of the North Atlantic Ocean. September. 1984. US Navy.
Carta Náutica n.º 3689. Haití to Puerto Rico. 1945.
Carta Náutica n.º 1266. South Eastern portion of the Bahamas Islands. British Admiralty Surveys and US Government Charts to 1970.
- VARELA, Consuelo; GIL, Juan: *Cartas de particulares a Colón y Relaciones coetáneas*. Madrid. 1984 (relación del doctor Álvarez Chanca y de Miguel de Cuneo).
- VARELA, Consuelo: *Cristóbal Colón. Textos y documentos completos*. Madrid, 1984.
Derrotero de la costa W de África, n.º 4. Instituto Hidrográfico de la Marina de San Fernando. Cádiz. 1996. *East Coast of North and South America. East Coast of North and South America*.
Description topographique, phisique, civile, politique et hstorique de la partie francaise de l'isle de Saint Domingue. Philadelphie, 1979.
- GARCÍA DE PALACIO, Diego: *Instrucción Náutica para navegar*. México. 1587. Edición facsímil. Madrid. 1944.
- FERNÁNDEZ DE OVIEDO, Gonzalo: *Historia general y natural de las Indias. Los viajes de Colón*. Madrid. 1944.

- COLÓN, Hernando: *Historia del almirante*. Edición de Luis de Arranz. Madrid. 1984.
—*Historia del almirante*, pp. 131, 132.
- CAZORLA POZA, Joaquín: *La nao Santa María. Hipótesis sobre la localización de sus restos*. Miscelánea medieval murciana. XVII (1992), pp. 97-133.
- MANZANO MANZANO, Juan, y MANZANO FERNÁNDEZ-HEREDIA, Ana María: *Los Pinzones y el Descubrimiento de América*, 3 vol., Madrid. Ediciones de Cultura Hispanica, 1988.
- MANZANO MANZANO, Juan: *Colón y su secreto. El Predescubrimiento*. Madrid. 1982.
- GUILLÉN, Julio: *Historia marítima española*. Madrid. 1961.
- COÍN CUENCA, Luis Miguel: *La carabela Niña de Cádiz y el primer viaje de Colón*. Cádiz. 1993.
—*Una travesía de 20 días a dos rumbos que cambió el mundo*. Universidad de Cádiz. 2004.
Mapamundi de Juan de la Cosa de 1500. Museo Naval de Madrid.
- FERNÁNDEZ DE NAVARRETE, Martín: *Colección de los viajes y descubrimientos que hicieron por mar los españoles desde finales del siglo xv*. Tres tomos. Madrid. Imprenta Real, años 1825-1829.
- LEQUENNE, Michel: *Cristóbal Colón. Almirante de la mar Océana*. Madrid. 1992.
National Oceanic and Atmospheric Administration. National Ocean Service. USA.
Pilot Chart of the North Atlantic Ocean. October-November-December 1984.
- Pleitos Colombinos*. Escuela de Estudios Hispanoamericanos de Sevilla. Tomo I. *Proceso hasta la sentencia de Sevilla*. Sevilla 1967. Tomo II. *Pleito sobre el Darién*. Sevilla 1983. Tomo III. *Probanzas del Almirante de las Indias (1512-1515)*. Sevilla. 1984. Tomo VIII. 1964. *Rollo del proceso sobre la apelación de la sentencia de dueñas y probanzas del fiscal y del almirante. 1534-1536*. Sevilla.
- Racc. Raccolta di documenti e studi pubblicati dalla R. Commissione Colombina nel quarto centenario della scoperta dell'America Scritti di Cristóforo Colombo*. Publicati ed illustrati da Cesare de Lollis. Roma. 1892-94.
- DIDIEZ BURGOS, Ramón J.: *Guanahaní y Mayaguain*. Santo Domingo. 1974.
Routeing Chart North Atlantic Ocean. N.º 5124. January. London. Admiralty. 1969. Published by the Hydrographer of the Navy UK.
- GARCÍA FRANCO, Salvador: *Historia del arte y ciencia de navegar*. Dos tomos. Madrid. 1947.
—*La legua náutica en la Edad Media*. Madrid. 1957.
- ELIOT MORISON, Samuel: *El Almirante de la mar océano*. México. 1991.
—*The Route of Columbus along the North Coast of Haití, And the site of Navidad*. Philadelphia. 1940.
- Tides Tables de 1989*. NOAA.
- IRVING, Washington: *Vida del almirante don Cristóbal Colón*. Madrid. 1987.



Especialistas en detección de amenazas



Para dominar el medio submarino se necesitan soluciones especiales, que sólo una empresa con el máximo nivel tecnológico puede ofrecer. SAES es una empresa especializada en el entorno submarino, con más de veinte años de experiencia ofreciendo soluciones a medida. Sus equipos están instalados en submarinos, buques de superficie, aviones y helicópteros de patrulla marítima e instalaciones de tierra.

SAES. Especialista en electrónica submarina.



www.saes.com.es

SA de Electrónica Submarina - SAES - La Alfranca s/n. 30205, CARTAGENA, Murcia, España • Tel.: 34 968 50 83 14 • Fax 34 968 50 77 13
www.saes.com.es • saes@saes.com.es

MEDIOS AEW EN LA LUCHA CONTRA EL NARCOTRÁFICO: EL GLOBO AEW

Juan DEL POZO BERENGUER



ECUERDO una plácida tarde de verano hace ya algunos años en el pueblo de Carril, en Villagar-
cía. Allí me encontraba con mis amigos disfrutan-
do de un magnífico viento norte, a la altura del
cementerio del pueblo, mientras hacíamos *wind-
surf*, ese gran deporte tan relajante y pausado.
Debía ir a algo más de 25 nudos cuando dos botes
de remos que estaban a apenas unas yardas de mí
me saludaron efusivamente.

En una ocasión un buen señor me dijo que «en
la mar todos somos hermanos». Y haciendo honor
a tan noble enseñanza, devolví el saludo, cuando me di cuenta de que entre
bote y bote se estaban pasando unos sacos de forma rectangular y de color
marrón claro. No hacía falta preguntar. No eran ni cereales de trigo ni cajas de
palomitas para microondas con sabor a mantequilla.

Poco podía hacer uno ya, pero con esa mentalidad «paquetera», si se me
permite la expresión, que tanto nos caracteriza a los operadores AEW me
surgió la siguiente pregunta: ¿Es posible evitar que esos paquetes de palomi-
tas para microondas con sabor a mantequilla lleguen a nuestras costas? ¿Es
posible que, siendo capaces de ver misiles rozaolas en vuelo a distancias supe-
riores a 65 millas, no podamos detectar a estos narcotraficantes?

Antecedentes

España está ubicada en un lugar formidable desde un punto de vista estra-
tégico. Eso tiene sus ventajas a nivel económico y militar, pero también tiene
importantes inconvenientes, con un denominador común: resulta muy comple-

jo saber quién atraviesa estos dominios en cada momento, muy particularmente a lo largo del estrecho de Gibraltar, zona en la que me gustaría centrar mis reflexiones.

La situación de superficie en la mar siempre es más fácil establecerla y mantenerla en comparación con la aérea; es un tráfico mucho más lento y esto permite más tiempo para su investigación. En este aspecto son dignos de mención los medios de que dispone el MACTA, desde cuyas instalaciones se dispone de una magnífica situación de superficie a lo largo de toda la costa gaditana y malagueña. Y atrás quedaron los días en que esta información había que transmitirla a unidades de la Armada a través del lentísimo sistema SADL, un LINK pseudo automático que a menudo aportaba más problemas que beneficios. Hoy, incidentalmente, se dispone del LINK-11 para la transmisión de datos, que durante tantos años funcionó a la perfección a bordo de la fragata *Andalucía* y que se cedió tras su baja en la Armada.

Sin embargo la situación aérea resulta mucho más compleja de asimilar, tanto desde el punto de vista de la detección como de la clasificación. En la mar la detección puede ser más o menos fácil si estamos en mar abierto, pero en el litoral las cosas se tuercen exponencialmente y se vuelve compleja. Para poder lograr una detección eficiente sobre tierra hace falta disponer de un radar que sea capaz de hacerlo (con un radar *doppler* pulsado, por ejemplo), e igualmente importante, que sepamos qué estamos buscando; no es suficiente que conozca las características físicas de mi objetivo porque se trata de que nunca tenga que llegar a verlo (malo si esto ocurre). Necesitamos saber cómo opera. Y tanto si se trata de un caza como de una *Cesna-172*, muy utilizada entre los narcotraficantes, tienen un perfil de vuelo muy particular y conocerlo marcará la diferencia entre los que puedan identificarlo y los que no.

Los vuelos narcotraficantes

El uso de avionetas para introducir estupefacientes en cualquier país es práctica bastante habitual. Es una elección razonable porque ni siquiera a los narcotraficantes se les pasa por alto que las cosas que vuelan siguiendo determinados perfiles pueden pasar fácilmente desapercibidos; el vuelo a baja cota y siguiendo el contorno de la costa es complicado de detectar, tanto por medios visuales (por el contraste del color de la avioneta con el terreno) como por parte de medios termovisuales (por la falta de contraste entre el calor desprendido por la avioneta y el desprendido por el terreno en determinados momentos del día) como por sistemas dotados de radar (por la falta de radares colocados a alturas determinadas según la geografía local).

Lo primero es estudiar cómo operan estas aeronaves y a continuación ver cuál es el mejor medio para poderlas detectar y clasificarlas.

El blanco

Tanto si se trata de un modelo u otro, los narcotraficantes hacen uso de avionetas de pequeño tamaño. Generalmente son de tipo *Cesna-172*, *Piper Seneca* o *Piper Navajo*. Son avionetas razonablemente baratas de mantener, que pueden aterrizar en campos no preparados, como puede ser un campo de fútbol, e incluso en algunos países ni tan siquiera necesitan ir bajo control de nadie por la dificultad que supone mantener a estos aviones bajo permanente detección. En estos casos se les solicita a menudo que respondan 7000 o incluso 2000 dependiendo del país (conocido como *código conspicio*) en su Modo 3.



Cesna-172.



Piper Seneca.



Piper Navajo.

El perfil de vuelo

Tres son los elementos más beneficiosos para el enmascaramiento de un vuelo: la geografía, la altura y la velocidad.

La velocidad es fácilmente comprensible. Si una aeronave vuela a una velocidad muy alta levantará sospechas. Si es muy lenta es más propensa a no generar una señal *doppler* lo suficientemente alta, y el periodo en que se encuentre *desfilando* será mayor.

Volar sobre la mar no siempre es una gran idea si queremos evitar la detección, porque ahí es donde los radares rinden mejor y obtienen mejores resultados. En cambio, el vuelo sobre tierra resulta mucho más discreto. El ruido no creo que sea un factor que pueda preocupar al narcotraficante, porque cuando oímos el ruido de un avión nunca acertamos de dónde viene, y cuando lo hacemos generalmente ni llegamos a verlo.

Pero al volar sobre la línea de costa ocurren varias cosas. Por un lado, los que operamos habitualmente radares en este tipo de ambientes tenemos dificultad en ajustar los *anti-clutter* y los *threshold* de los receptores para regular los decibelios adecuadamente y atenuar así el exceso de ruido que se produce como consecuencia de la línea de costa. A menudo hay que reducir tanto el umbral de sensibilidad del receptor que corremos el grave riesgo de facilitar el enmascaramiento de aeronaves con una RCS (*Radar Cross Section*) pequeña.

Por otro, la constante preocupación por vigilar esta zona, tan conflictiva a menudo, hace que otros sectores de interés queden algo desatendidos. En multitud de ocasiones dos operadores encuentran dificultad en mantener permanente y eficiente atención a todos estos factores. Imagínense por un momento cómo va a poder gestionar esta vigilancia eficazmente una sola persona. Creo que no hace falta recordar que en un AWACS llegan a tener tripulaciones de hasta 17 personas, según el modelo y misión. Quizás si fueran tan buenos como nosotros les sobraría la mayor parte...

Adicionalmente el vuelo costero aporta otra serie de ventajas desde el punto de vista del enmascaramiento:

- La firma IR es enormemente variable según el día que tengamos. Hasta ahí nada nuevo. Pero resulta que una avioneta, no digamos un helicóptero, puede descender con toda la seguridad del mundo hasta una altitud en que la mar atenúe su firma hasta límites difícilmente detectables. Aunque bien es cierto que la firma IR desprendida por una avioneta como la *Cesna-172* es ciertamente pequeña, por no hablar de otras de tamaños comparables y motores menos potentes, como su hermana la *Cesna-154*.
- La detección por medios visuales, particularmente por la noche, es más bien poco fiable cuando nuestro blanco es una avioneta a muy baja velocidad y volando muy bajo siguiendo el contorno de la costa. Y es que son muchas las carreteras que siguen la línea de costa, y distinguir una avioneta de un coche a cierta distancia es complicado, por increíble que parezca. Me ahorraré la vergüenza de confesar ciertos errores de identificación que este humilde operador AEW ha cometido durante periodos diurnos, por no hablar de los nocturnos. Y no precisamente durante mis primeros años en este negocio.

Entonces, ¿cuál es el medio idóneo para la detección de estas aeronaves? Desde luego ha de ser un medio fijo o al menos de gran permanencia en zona, fiable, barato y, sobre todo, muy fácil de operar y mantener.

El AEW aerostático

Lo globos han estado presente durante los últimos 200 años y la primera vez que se usaron específicamente con propósitos militares fue en la Primera Guerra Mundial por parte del Imperio alemán. Su uso se destinó tanto a la detección previa como a la dirección de tiro. Son, en cierto modo, los inventores del concepto AEW.

Claro que hoy en día el sistema se ha ido perfeccionando y los globos aerostáticos actualmente existentes no se parecen en nada a los de antaño,



salvo en el físico. Quisiera dedicarles a estos ingeniosos sistemas unas líneas para poner de manifiesto sus bondades y sus pequeños inconvenientes.

Hace algunos años hubo un intento por parte del Gobierno norteamericano de buscar soluciones al problema del tráfico de estupefacientes entre ese país y los limítrofes, más allá de los globos aerostáticos.

Uno de los EXTAC más interesantes fue propuesto por la Royal Navy, que ya ha sido descrito anteriormente con detalle en esta REVISTA. Mediante el empleo de un *Sea King* con radar Searchwater-Mk-2000 operando desde el HMS *Illustrious* se levantó una RSP (*Recognized Surface Picture*) en cierta zona del golfo de México. Ante la detección y clasificación de un contacto se procedía a su captura, función delegada a un *EH-101 Merlin* con una unidad de operaciones especiales a bordo, y dirigido hasta su blanco de superficie por el propio Mk-2000, o al servicio aduanero y de guardacostas americano en el caso de tratarse de un contacto aéreo.

El experimento fue realmente eficaz en término de presas logradas durante el mismo periodo de tiempo sin contar con estos medios. Pero disponer de un portaaviones con unidades AEW, así como de unidades de operaciones especiales, es un lujo que nadie se puede permitir en la lucha contra el narcotráfico durante un periodo de tiempo indefinido.

Al final, y a pesar del éxito de este método, los radares de vigilancia costera y, sobre todo, los globos aerostáticos AEW seguían siendo la mejor opción en términos de detenciones por dólar invertido.

- Permanencia: la permanencia de un globo aerostático AEW depende de un factor primordial: la ubicación de la fuente de energía. Si el generador está a bordo del globo, su tiempo en zona queda limitada

por la carga de combustible, que ronda los 375 litros y proporciona unos siete días de permanencia. Si la fuente de alimentación está en tierra, la permanencia viene dada por las pérdidas de helio que irremediablemente tienen lugar. En este caso, la media ronda los treinta días. Conviene puntualizar que los globos aerostáticos de hoy disponen de compartimentación estanca con la posibilidad de trasegar gas de un compartimento a otro, lo que minimiza los efectos de la pérdida de gas.

- Efectos de la meteorología reinante: es lógico pensar que los globos aerostáticos están limitados en gran medida por el viento. Sin embargo, y para sorpresa de más de uno, los globos aerostáticos cautivos pueden funcionar sin ninguna limitación bajo vientos constantes de 65 nudos, independientemente del tipo de anclaje que lleven. Estos son normalmente cables de kevlar capaces de resistir tensiones de hasta 15.000 libras y transportar hasta 15 kW de tensión hasta un globo a 10.000 pies de altura. El cable metálico para aquellos que llevan su generador a bordo también disfruta de gran resistencia.



Obsérvense las vías aéreas, representadas por líneas de color azul, existentes en la zona del Estrecho.

- Aunque algunos modelos han llegado a operar hasta los 15.000 pies, se ha comprobado que en alturas cercanas a los 5.000 pies es donde sus radares parecen proporcionar los mejores resultados, particularmente aquellos con radares *doppler* pulsados.
- Las averías más importantes van asociadas a pequeñas roturas en el fuselaje, cuya reparación no requiere ningún conocimiento técnico y puede realizarse de forma rápida y barata. Adicionalmente, el manejo del globo para su recogida y largado no necesita más que un grupo de entre tres y cuatro personas, tanto si está anclado a un barco como en tierra.
- Su ubicación es flexible, aunque sería deseable que se pudieran desplegar en zonas restringidas para el vuelo (LER), como es el caso del Coto de Doñana, para no afectar al tráfico aéreo de la zona. Esto permitiría reducir el número de publicaciones de NOTAM (*Notice for Airmen*) o incluso obviarlos en algún caso.
- Las rutas aéreas en las inmediaciones del Estrecho no son muchas y la densidad de tráfico aéreo tampoco es como para que a nadie le dé un ataque de estrés (desde luego nada comparable a las inmediaciones de Londres), con lo que mantener una buena RAP (*Recognized Air Picture*) es lo suficientemente viable como para que se pueda lograr una identificación con la antelación necesaria como para permitir que una patrulla de la Guardia Civil esté esperando a los narcotraficantes en su particular pista de aterrizaje.



Si desde el *SHW* se puede discernir entre una aeronave militar o civil normal y «otra cosa», imagínese desde un puesto en tierra cómodo, climatizado y con vistas al mar o al Coto de Doñana (personalmente me quedo con el *SHW*).

Conclusiones

La entrada por vía aérea de estupefacientes en España a través del Estrecho es un hecho constatado y de difícil solución por la falta de alerta previa de su llegada a nuestras costas; para cuando acude la Guardia Civil al punto de aterrizaje ya han realizado su descarga. Pero la detección e identificación de estas aeronaves es posible desde medios AEW, aunque es un lujo que no nos

podemos permitir 24 horas al día. El empleo de medios aerostáticos no solo es una magnífica alternativa, sino la única, por su fácil manejo, mantenimiento y por el escaso personal que se requiere.

En la mañana del 6 de octubre de 1969, el entonces presidente de los Estados Unidos Richard Nixon procedía a embarcar a bordo del avión presidencial *Air Force 1* en Homestead, Florida, donde unos instantes antes había aparcado a unos metros de la escalera un *Mig-17* cubano que había huido de Cuba. Nadie detectó aquel avión. No solo consiguió abandonar Cuba y penetrar las defensas norteamericanas; sino que aparcó su avión frente a la escalera del *Air Force 1*. Y yo pregunto al lector: ¿se imaginan una avioneta cargada de droga aterrizando a unos pocos metros de la residencia oficial de verano del presidente del Gobierno en Doñana?



TEMAS PROFESIONALES



LA MEJORA DE LA GESTIÓN ECONÓMICA EN EL MINISTERIO DE DEFENSA

Lorenzo R. PRAT IGLESIAS



Este mundo se divide en tres tipos de personas: Los que saben contar y los que no.

Homer J. Simpson



PARA ubicar al lector en el planteamiento de la inquietud para desarrollo de este artículo conviene recordar que el Ministerio de Defensa surge de la unificación bajo un mismo Departamento de tres Ministerios diferentes: el del Ejército, el de Marina y el del Aire; además de la creación del Estado Mayor de la Defensa (EMAD) y del Órgano Central. Es decir, en un Departamento se encuadran, algo así como cinco subministerios, y para terminar de complicarlo, estos se desglosan en seis Servicios Presupuestarios (uno por cada Ejército, otro en el Cuartel General del

EMAD y dos en el Órgano Central (Ministerio/Subsecretaría, y Secretaría de Estado de la Defensa).

En los mencionados Servicios Presupuestarios se han desarrollado una serie de sistemas informáticos para hacer posible tanto la ejecución como el control de todas las tareas que tienen encomendadas, que al haber evolucionado de forma autónoma y durante un período de tiempo muy dilatado presentan el siguiente despliegue: el Órgano Central (Servicios Presupuestarios 01 y 03) y el EMAD (Servicio Presupuestario 02) utilizan la aplicación GESPRES, desarrollada por la empresa Software Ingenieros S. L., aunque cada uno tiene su base de datos propia; el Ejército de Tierra (Servicio Presupuestario 12) dispone de las aplicaciones INTEX, desarrollada por la empresa *Software AG*, y la INTEX CONTRATACIÓN, desarrollada por la empresa Sistemas Logísticos Integrados (S. L. I.); la Armada (Servicio Presupuestario 17) la aplicación INTENDENTE MONTOJO, desarrollada por la empresa Software Ingenieros S. L.; y el Ejército del Aire (Servicio Presupuestario 22) la aplicación SIGEA, desarrollada por la empresa S. L. I.

Como vemos, tenemos seis Servicios Presupuestarios que utilizan cuatro sistemas informáticos distintos, y cuyos datos se plasman en seis bases de datos independientes, y por tanto incomunicadas entre ellas, e invisibles para la Dirección General de Asuntos Económicos del Ministerio.

Como mejor podemos entender lo que hemos expresado es con algunos ejemplos de lo que sucede actualmente y que es necesario cambiar:

- Si el director general de Asuntos Económicos del Departamento quiere conocer la situación actual de la ejecución del presupuesto del Ministerio de Defensa, hasta hace poco tenía que solicitar la información a cada Servicio Presupuestario y posteriormente consolidarla. Como se puede deducir, la fiabilidad del dato dejaba mucho que desear, y la consolidación del conjunto era aún mucho más deficiente, ya que los intervalos de tiempo no eran los mismos en cada uno de los bloques de información. Actualmente, aún dependemos de un programa informático que valida las entradas de los datos a una Base de Datos Única (BDU) porque, al no existir un Sistema de Gestión Económica único, esta actúa como un mero repositorio, produciéndose discrepancias entre ella y las bases de datos particulares que es necesario controlar y corregir.
- Al no estar integrados los sistemas de gestión económica con los sistemas de gestión logística, o con los de personal, no es posible obtener una contabilidad analítica fiable, puesto que en numerosas ocasiones la imputación de un gasto depende de una persona que en la mayoría de los casos desconoce donde hacerlo. En otras ocasiones se hace un reparto según una fórmula, tratándolos como si fueran costes indirectos para corregir esos errores de imputación, lo que sigue proporcio-

nando una información errónea. Sin embargo, si integráramos todos los sistemas, la información fluiría de uno a otro módulo de forma transparente al usuario, minorando la posibilidad de error y ofreciendo un dato fiable.

Encontrándonos en la tercera ola de Toffler (1), y habiendo sido ideado el modelo de Cuadro de Mando Integral por Kaplan y Norton (2) a principios de los 90, es natural considerar poco lógica la actual situación de desinformación y de escasa gestión de datos para la dirección económica de una empresa del volumen del Ministerio de Defensa.

Esta situación podría corregirse desarrollando un sistema informático unificado e integral que solvente el problema de la falta de información para la Gestión Económica del Departamento, proporcionando una perspectiva holística de todo lo que afecta a dicha gestión.

Vista la situación actual de los Servicios Presupuestarios del Ministerio, la mejor opción parece ser la de desarrollar una aplicación a medida ya que, como hemos visto, tres empresas han desarrollado las aplicaciones que se están utilizando a satisfacción de los usuarios en los Ejércitos, el Órgano Central y el Estado Mayor de la Defensa, con lo que se podría utilizar el *know-how* de estas empresas.

El sistema informático que se propone es lo que se conoce por Business Intelligence (BI), Inteligencia de Negocio o Inteligencia Empresarial, que consiste en la compilación de las herramientas necesarias para la administración y creación de conocimiento mediante el análisis de datos existentes en una organización.

Necesidad de implantación de un sistema de *Business Intelligence*

Acercándonos más al terreno operacional, la necesidad de la implantación y uso del BI se puede resumir en las siguientes observaciones del funcionamiento de las empresas:

- En la actualidad se pierde más tiempo buscando los datos que analizándolos si no usamos una aplicación de BI.

(1) Alvin Toffler utilizó el símil de las «Tres Olas» para explicar que la evolución social de la humanidad estaba basada en el desarrollo de la tecnología y viceversa. El libro en el que plasmó su esquema con más amplitud fue en *La Tercera Ola*, Editorial Plaza y Janes, Barcelona, 1980.

(2) Robert S. Kaplan y David P. Norton son los creadores del concepto de Cuadro de Mando Integral (*Balanced Scoreboard*), y plasmaron sus hallazgos en el libro *The Balanced Scoreboard*, editado en 1997.

- Las empresas suelen tener muchos orígenes de datos diferentes que necesitan ser analizados de forma conjunta.
- Se puede y debe analizar una misma realidad desde perspectivas diferentes (ventas, contable, personal, financiera, presupuestaria,...).
- Existe la necesidad de analizar los históricos y ver la evolución de nuestra empresa.
- Al no encontrarse la información accesible, en las empresas se pierde tiempo en la creación de tablas de EXCEL o utilidades de otro tipo, para plotar o analizar dicha información.
- Se reduciría el gasto de mantenimiento de las aplicaciones de gestión económica, ya que pasaríamos de mantener seis a mantener una. Además, dicho mantenimiento sería centralizado, lo que también ahorraría parte de los costes de personal dedicado a su control.
- Y, finalmente, el sistema serviría de puente de enlace para que se aprovecharan las mejoras propuestas por cada Servicio Presupuestario. Los requerimientos de uno de ellos pueden ser útiles a los demás, y sería posible implantar soluciones colectivas, o perfeccionadas colectivamente, a todos los componentes del Ministerio. Esto redundaría también en una unificación paulatina de los procesos, por lo menos hasta donde lo admitan las particularidades de cada Servicio Presupuestario, ya que no debemos olvidar que por sus características propias la Armada, el Ejército de Tierra y el Ejército del Aire, pueden necesitar procedimientos diferentes para un mismo objetivo.

Como proceder al desarrollo e implantación

Me gustaría plasmar unas apreciaciones del teniente general William Gus Pagonis (3), que extrajo de la dirección de la logística durante la guerra de Irak (*Desert Shield/Desert Storm*). Para aceptar la dirección de la logística el general Pagonis exigió al general Norman Schwarzkopf ser el único que diera las órdenes en ese ámbito de la operación (4), consiguiendo así unificar y

(3) El teniente general William Gus Pagonis fue el encargado de la logística durante las Operaciones ESCUDO DEL DESIERTO/TORMENTA DEL DESIERTO, bajo el mando directo del general Norman Schwarzkopf. Autor del libro *Moviendo Montañas: Lecciones de Liderazgo y Logística de la Guerra del Golfo*, publicado por la editorial Harvard Business Press.

Las anotaciones que se plasman en este trabajo proceden de la conferencia impartida por el teniente general Pagonis, el día 2 de junio de 2011, en el salón Granados del Hotel Intercontinental (Paseo de la Castellana, 49, Madrid), dentro del desayuno de trabajo «Logística Militar y Civil: La Ventaja Competitiva», organizado por el Club Diálogos para la Democracia.

(4) En lenguaje castizo lo podríamos expresar como: «casa con dos puertas mala es de guardar».

coordinar todas las cadenas logísticas, y demostrando una fuerte implicación de la dirección que se encontraba encarnada en su persona.

Como estrategia para el desarrollo de los planes señaló los siguientes puntos como fundamentales:

- Las personas de los escalones inferiores se tienen que sentir parte del equipo. No deben sentirse unas meras herramientas. Tienen que percibir que lo que hacen es muy importante para la consecución de los objetivos.
- Todo el desarrollo debe ejecutarse por el mismo grupo que elabora la estrategia. No puede realizar un nuevo equipo lo que han planificado otros.
- La estrategia debe ser sencilla para ser fácilmente entendible y desarrollable.
- Hay que *bajar a la arena* para poder entender mejor la logística. No se puede dirigir algo sin conocer el trabajo básico, pues no se tendrá conocimiento de los tiempos necesarios, ni se podrán tomar decisiones acertadas en caso de contratiempos o emergencias.

Lo expresado por el general Pagonis para la logística de las operaciones son unas ideas fácilmente extrapolables a otros ámbitos, entre ellos el de este trabajo.

Por todo lo expresado hasta ahora, nuestro desarrollo debería contemplar los siguientes puntos:

- Debemos acometer el diseño y desarrollo de los módulos respetando lo ya logrado hasta ahora por los Servicios Presupuestarios y Subdirecciones en sus respectivas aplicaciones de gestión.
Es importante resaltar que los Ejércitos y la Armada son los responsables, según la Ley Orgánica 5/2005 de la Defensa Nacional, de la organización dentro de su ámbito, por lo que cualquier injerencia sería mal recibida. Por ello nos inclinamos hacia una cuidadosa combinación del Auctoritas y el Potestas más que a un ejercicio exclusivo de este último concepto, posibilitado en parte por el artículo 5 del Real Decreto 1287/2010, de 15 de octubre, por el que se desarrolla la estructura orgánica básica del Ministerio de Defensa, que podría llevar el proyecto al fracaso. De este modo se aprovecha la combinación de estructura jerárquica a nivel de conjunto del Ministerio, con una estructura organizativa celular en la que las células serían el Ejército de Tierra, la Armada y el Ejército del Aire, y podremos obtener una información consolidada para la gestión conjunta y la toma de decisiones de la Dirección General y, a su vez, una aceptación del proyecto por parte de los Servicios Presupuestarios al sentirlo como propio, ya

que todos han participado en su desarrollo. Ello redundaría además en una continua mejora de la aplicación única impulsada por ese espíritu de orgullo de pertenecer a una célula que se crea en todas las organizaciones humanas.

- La explotación del Sistema para generar conocimiento se basa en la fiabilidad del dato, y por tanto, en un futuro se debe integrar la aplicación de gestión económica única con una aplicación logística única, al objeto de minorar los errores humanos a la hora de introducir la información.
- Cada desarrollo lleva su tiempo. Debemos evitar caer en lo que Enric Bas denominó «miopía de los sujetos decisores» (5), que consiste en que en los puestos de dirección se trata de arreglar los problemas con un margen de actuación de sus plazos de estancia en los cargos, no se intenta conseguir una solución a más largo plazo.
- Debemos tener una actitud como mínimo preactiva (no solo adaptar la organización a los cambios, sino aprovechar al máximo el conocimiento de estos para anticiparnos), y a ser posible proactiva, intentando crear nuevas oportunidades, es decir, construir el futuro (prospectiva).
- El proyecto es ampliable hasta abarcar todos los ámbitos del Ministerio. No tiene porque quedar circunscrito a la gestión económica, se pueden integrar otras áreas que puedan aportar datos para dicha gestión, y que, a su vez, obtengan información del sistema que sirva para la toma de decisiones en el desarrollo de sus funciones.
- No debemos demorarnos en la implantación buscando la perfección, o cambiar a otro sistema que acaba de surgir y que parece ser mejor que el que estamos desarrollando, porque de esta manera lo único que conseguiremos será no acabar nunca el proyecto.
- Hay que pensar de forma global, no por Servicios Presupuestarios ni por subdirecciones. Todo en una empresa está interrelacionado, y por ello debemos tener presente siempre que cualquier cambio que realicemos en el sistema va a tener su repercusión en las demás partes de la organización.
- La comunicación es un factor fundamental. Primero para evitar entre el personal el miedo al cambio provocado por la incertidumbre (sus puestos de trabajo, sus responsabilidades...), y segundo para evitar que el cambio no se vea sólo como una herramienta para la dirección, sino que se sepa que es una herramienta para facilitar a todos el trabajo, y cuya mejora se alimenta de las sugerencias de los usuarios sobre sus necesidades.

(5) BAS, Enric: *Prospectiva. Cómo usar el pensamiento sobre el futuro*. Editorial Ariel, Barcelona, 2008, p. 64.

- Debe darse una fuerte implicación de la dirección. Y no estamos hablando de emitir unas directivas o instrucciones, sino de potenciar el sistema, de desplazarse a las diferentes unidades de la organización, de participar activamente en la consecución de una comunicación horizontal entre las diferentes secciones, Servicios Presupuestarios y subdirecciones generales, evitando siempre la imposición de criterios unilaterales, y la tradicional comunicación vertical estanca.

Desde luego una unidad de proyecto SIDA E, que consta de una única persona, no es el mejor ejemplo de implicación.

Si el Departamento no ve involucrada al máximo a la dirección, sus unidades tampoco lo harán. Simplemente cubrirán el expediente y dejarán pasar el tiempo.

Conclusiones

En resumen, creemos que la mejor opción es eliminar las Bases de Datos Particulares de los Servicios Presupuestarios y sus Sistemas de Gestión Particulares, evolucionando estos a un Sistema Único que volcaría la información directamente en la Base de Datos Única del Ministerio de Defensa (BDU).

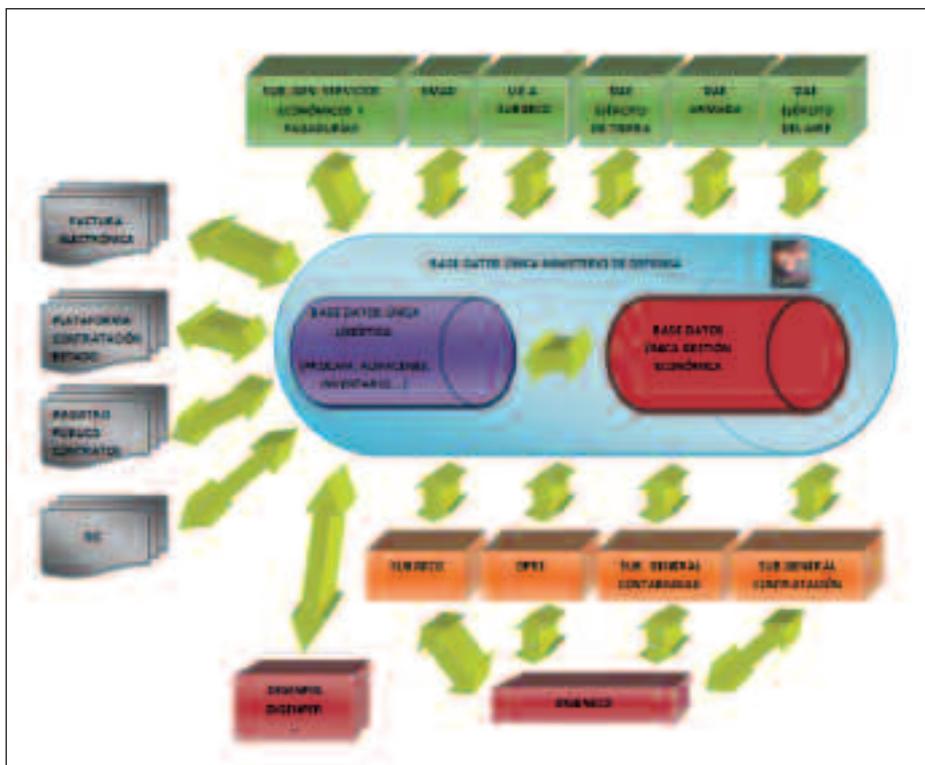
Una vez unificada la aplicación de gestión económica, que es por donde entran los datos al sistema, tendríamos:

- Información fiable en tiempo real.
- Transparencia, ya que utilizaríamos un lenguaje único para todas las partes implicadas.
- Economía de medios. Se ahorraría costes en el mantenimiento y desarrollo de las aplicaciones, puesto que se reduciría a una sola. Además, no tendría que aprenderse un nuevo sistema cada vez que se cambie de un destino en los Ejércitos o Armada a otro en el Órgano Central.
- El coste del mantenimiento del nuevo sistema correría a cargo del Órgano Central.
- Un vehículo muy útil para la unificación de los procesos.
- Posibilidad de creación de una Contabilidad de Costes fiable si se integra esta aplicación con la de logística.
- Una capacidad de reacción de la DIGENECO, de las DAE y de sus equivalentes en el Órgano Central y EMAD, para realizar una gestión eficiente del presupuesto, tanto globalmente, como de forma parcial.

Y podríamos continuar con el desarrollo de aplicaciones y módulos para explotar dichos datos (contabilidad analítica, integración con la Plataforma de Contratación del Estado, etc.) e ir completando así nuestro Sistema Integrado

que nos aportaría el conocimiento necesario para realizar las funciones que tenemos asignadas, y anticiparnos a los posibles problemas hasta alcanzar la reunión en una única plataforma de todos los procesos dentro del Ministerio de Defensa, desde la definición de las necesidades hasta el seguimiento y desarme, pasando por todos los estadios (Ciclo de Vida), y generando una información real sobre nuestras necesidades, capacidades y financiación.

La gestión completa del Ministerio de Defensa puede plasmarse en una única aplicación informática: logística, personal, política, sanidad,... Tenemos aquí el germen de una verdadera aplicación de BI que nos permitiría: agilizar la toma de decisiones, automatizar algunas de estas, y generar conocimiento sobre situaciones pasadas. Es el futuro de la gestión global del Ministerio, y lo podemos ver esquematizado en el siguiente gráfico.



Elaboración propia.

VENTAJA DEL SISTEMA DE LECCIONES APRENDIDAS

José LORENZO-PENALVA LUCAS



El ser humano, quien es prácticamente el único ser que tiene la habilidad de aprender de la experiencia de los otros, se distingue frecuentemente por su aparente inclinación a no hacerlo.

Douglas Adams.

Necesidad de establecer el método para lograr la eficiencia en el aprendizaje



A obtención de enseñanzas en el empleo de fuerzas militares se ha practicado tradicionalmente en los ejércitos. En España, tras realizarse un análisis de cómo los militares aprenden de lo sucedido en operaciones, se detecta que no existe ningún procedimiento vigente estandarizado que garantice un correcto almacenaje y difusión de todo aquello que ha funcionado bien o que analice y ponga remedio a lo que no lo ha hecho como debiera.

Los conocimientos de lo aprendido en operaciones generalmente quedan plasmados en la memoria histórica de aquellos que han participado en la misión. Para la transmisión de estos conocimientos deben ocurrir varios factores:

- Que la persona que haya adquirido el conocimiento sobreviva para transmitirlo.
- Que exista un acto de relevo o transmisión de conocimientos.
- Que el poseedor del conocimiento tenga la voluntad de transmitirlo completo y no parcialmente.
- Que en el momento de la transmisión recuerde todo lo que ha aprendido.
- Que el receptor entienda y asimile lo que el transmisor le está contando.

- Que el receptor sea el destinatario final del mensaje.
- Que el receptor tenga la capacidad de recordar lo que el transmisor le contó cuando lo necesite.

Toda esta cadena es demasiado larga para dejarla al azar, sin ningún mecanismo de control, sobre todo cuando hay riesgo de vidas. A la vista de que el hombre es un ser imperfecto, surge la necesidad de crear un sistema que, a pesar de sus defectos, asegure la correcta transmisión del conocimiento de aquello que ha funcionado bien y que regule un proceso automático de depuración de lo que no lo ha hecho, logrando así la eficiencia en el saber hacer.

Introducción a las lecciones aprendidas

Es un término genérico que describe a la gente, objetos y actividades relacionadas con el acto de aprender de la experiencia para mejorar. Se basa en la repetición y tiene dos vertientes fundamentales: una positiva, repetir aquello que ha funcionado bien, y otra negativa, evitar volver a caer en aquello que se ha hecho mal.

La idea de introducir las lecciones aprendidas en una organización es necesaria para que a través de un aprendizaje eficiente tanto los individuos como la propia organización reduzcan el riesgo de volver a cometer errores e incrementen la posibilidad de repetir acciones exitosas.

En el contexto militar esto significa reducir el riesgo en las operaciones, incrementar el binomio eficacia-coste y mejorar la eficiencia operativa.

El proceso de gestión de las lecciones aprendidas va enfocado a la búsqueda de la eficiencia en el aprendizaje en el ámbito militar. Como el «saber hacer» va intrínsecamente ligado a la eficiencia de la Fuerza en sí misma, la calidad del proceso de gestión y de las lecciones aprendidas es un factor que podría clasificarse como medida misma de la eficiencia de la Fuerza.

Etapas del aprendizaje

Independientemente de si la forma de aprendizaje es explícita o tácita, hay tres etapas básicas en el aprendizaje:

- Identificación: discriminar entre todo lo que resulte útil de la experiencia para las operaciones. La identificación de las lecciones es un objetivo común a todo el mundo, no de una parte específica de la organización.
- Acción: tarea fundamental del mando, quien tomará buena nota de lo que no ha resultado exitoso y actuará para cambiar las diferentes

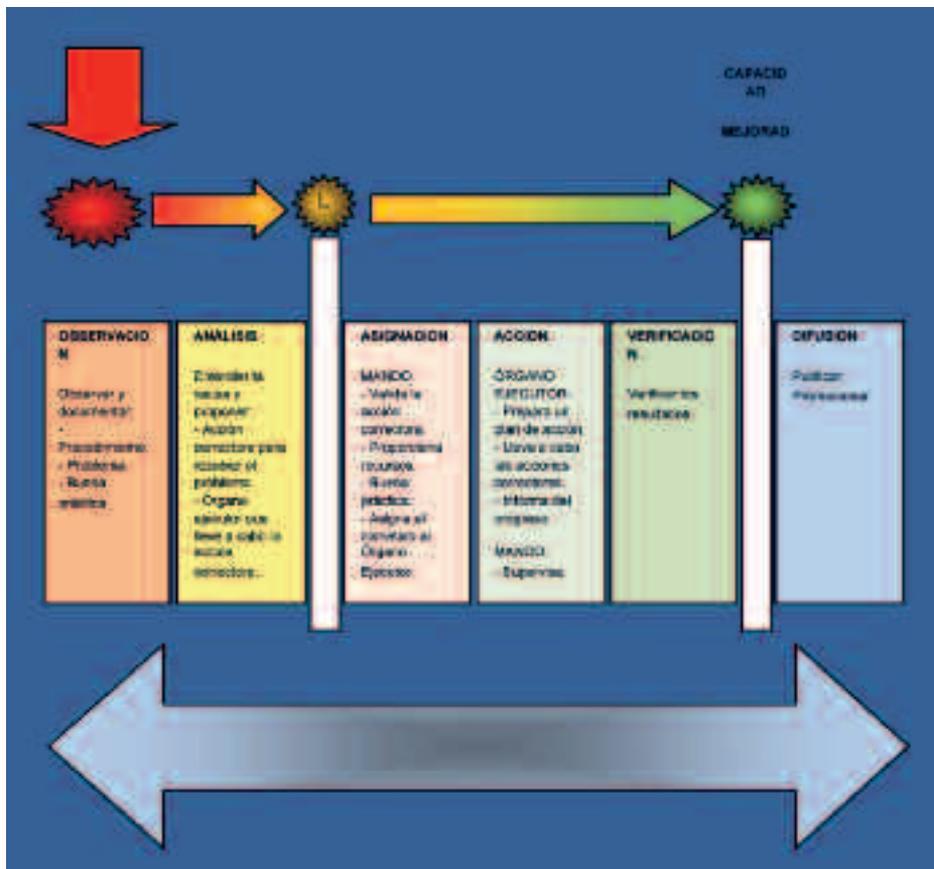
formas de actuación. Nombrará un *órgano ejecutor*, al que dotará de recursos y al que encargará planear y corregir los errores.

- Institucionalización: comunicar el cambio al resto de la organización para que pueda beneficiarse de este aprendizaje. Esta acción estará a cargo de personal específico y dedicado al respecto.

El sistema

Las etapas del aprendizaje prácticamente definen el sistema de gestión de las lecciones aprendidas.

Este sistema precisa de una estructura, un proceso y unas herramientas necesarias para determinar, analizar y tomar acciones correctoras sobre cualquier



asunto, así como comunicar y compartir los resultados de este aprendizaje.

En cuanto a la estructura, es necesario contar en diferentes puestos clave de la organización con personal dedicado y con los conocimientos adecuados de gestión de lecciones aprendidas.

El proceso debe ser estandarizado e incluir el desarrollo de la observación en lección aprendida, así como su difusión y la utilización adecuadas.

Herramientas: es la tecnología la que posibilita la recolección, almacenamiento, tratamiento y difusión de la información en bruto hasta su transformación en lecciones aprendidas.

Factores críticos para lograr el éxito

- El liderazgo: los jefes de unidad deben impulsar la capacidad de obtener lecciones aprendidas en sus unidades, priorizar los recursos, asegurar que las lecciones son realmente aprendidas y que se llevan a cabo los cambios pertinentes cuando sean necesarios.
Los comandantes tienen un papel especial en el proceso de gestión y de mejora del rendimiento de las operaciones. Este incluye la mentalización de sus mandos subordinados, el establecimiento de unas expectativas en la obtención de observaciones y análisis de las mismas, la toma de acciones correctoras sobre lo que no haya funcionado bien y el seguimiento y verificación de que la lección aprendida se ha asimilado y se ha mejorado/corregido la capacidad afectada.
- La mentalización: constituida por el deseo de mejorar, la voluntad de compartir información y la humildad de considerar la información recibida de otros.
- El acceso a la información: la información debe ser accesible en el momento en que se necesite. Otro punto importante es que esta información debe ser veraz y útil.
- La capacidad para involucrarse: el personal es la clave de la estructura y debe ser consciente de su responsabilidad de influir en el proceso de lecciones aprendidas.

Recoger observaciones

Recopilar observaciones es una cuestión de todos los miembros de la organización independientemente del rango, sección, cuerpo o especialidad. Identificar problemas, carencias o éxitos no es exclusivo de los oficiales dedicados a las lecciones aprendidas en la organización.

Idealmente cada persona informará con su nombre y apellido para tener un punto de contacto por si son necesarias futuras indagaciones, pero si se preci-

sa un cierto grado de anonimato se puede nombrar a una persona de contacto de la unidad con carácter genérico.

Los informes posmisión y los *debriefings* son un fuente ideal para la extracción de observaciones, y deben formar parte del conocimiento obtenido de la experiencia para los futuros planeamientos. Las entrevistas posmisión también son una fuente muy valiosa para la obtención de observaciones. Estas, una vez revisadas como primer filtro, deberían ser remitidas lo más pronto posible para que toda la unidad se beneficie de la lección aprendida.

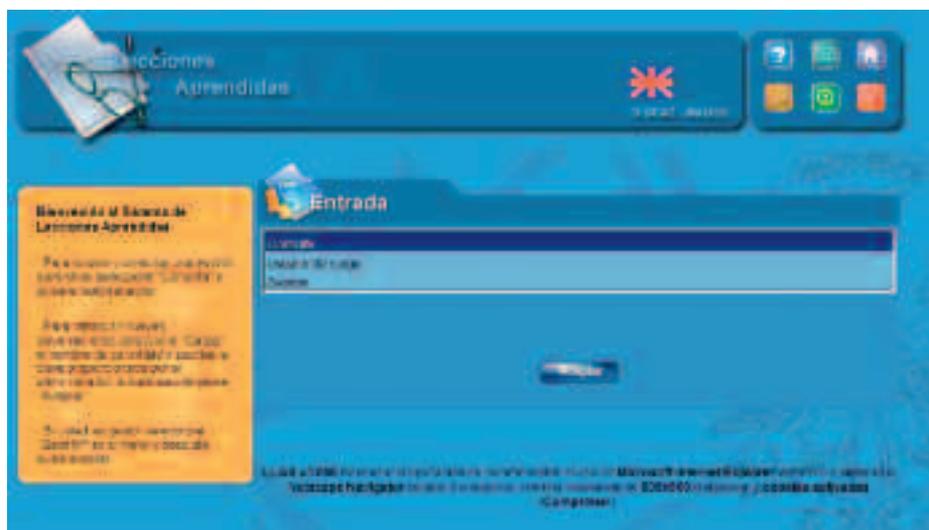
Adjuntar datos a las observaciones es correcto y deseable, siempre y cuando no se vulnere la clasificación de seguridad en vigor.

Análisis

La cuestión del análisis es llevada a cabo fundamentalmente por el Estado Mayor que tenga estas competencias. Cuando la observación es de algo que ha funcionado mal, el análisis debe estar siempre encaminado a determinar la causa y a establecer una acción correctora para evitar repetir el error.

Las técnicas y métodos utilizados para el análisis son múltiples y varían individualmente en función de la lección aprendida a la que nos enfrentemos.

Una vez identificada la raíz del mal se debe buscar una acción correctora y un *órgano ejecutor* responsable de llevarla a cabo. Normalmente necesita ser planificada y estar dotada de recursos para llevarse a cabo. Asimismo, también es conveniente la supervisión del mando. Contar con una herramienta





que facilite la supervisión de grandes cantidades de información es fundamental. Las bases de datos con un entorno gráfico amigable son actualmente la herramienta más adecuada para esto.

Necesidad de compartir información y necesidad de conocer

El valor de las lecciones aprendidas solo se materializa cuando la información generada durante el proceso está disponible para la gente que la necesite y en el momento que la necesite. Los beneficios de compartir aquello que se ha aprendido de la experiencia de otros son múltiples:

- Soluciona problemas.
- Desarrolla nuevas capacidades
- Recopila buenas prácticas.
- Reduce costes.
- Estandariza prácticas.
- Mejora el aprovechamiento del tiempo.
- Aumenta las habilidades.
- Evita errores.
- Crea nuevos conocimientos



Base de datos de la Flota.

Los foros empleados para la transmisión de las lecciones aprendidas es un asunto importante; en palabras del General James N. Mattis «no existe razón alguna para enviar tropas al frente y que mueran cuando una lección aprendida el mes anterior podría haber sido enviada a su jefe para ser usada en el adiestramiento de la unidad». Los planeamientos de ejercicios y operaciones, así como las escuelas de adiestramiento son los principales impulsores.

Las bases de datos de entorno amigable son, al igual que para la supervisión, las herramientas idóneas hoy por hoy para compartir información. Estas aplicaciones informáticas pueden trabajar en red o en local, y permiten almacenar enormes cantidades de datos, realizar filtrados por campos específicos y anexar documentos. Otras posibilidades son:

- Portales *webs*.
- Repositorios.

- Circulares.
- Informes.
- Libros.
- Manuales.
- Pósteres.
- Listas de correos.
- *Blogs*.
- Boletines.

Consideraciones finales de las lecciones aprendidas en la Armada

Actualmente en la Armada las lecciones aprendidas están prácticamente circunscritas a la Flota, donde por motivos competenciales solo se tratan aquellas que están relacionadas con la doctrina táctica.

El proceso de gestión de estas es tratado por la OTAN y otros ejércitos como un proceso integral que abarca a toda la organización en todos los campos, como doctrina y procedimientos, organización, adiestramiento, material, liderazgo, personal e infraestructura.

Hacer extensivo el proceso de lecciones aprendidas a toda la Armada podría repercutir en numerosos beneficios, como los tratados en este artículo.



EL HUNDIMIENTO DEL HMS *SHEFFIELD*

Miguel PERALES GARAT



The importance of matching Commanding Officers and Executive Officers to appointments relevant to their experience is fully agreed, and measures to achieve this are being examined (1).



STE artículo está basado en tres documentos principalmente. El primero es el libro *One Hundred Days*, escrito por el almirante Sandy Woodward, al mando de la flota inglesa durante la Guerra de las Malvinas. El segundo es el informe de la comisión de investigación de la Royal Navy, *Board of Inquiry*, encargada de investigar y esclarecer lo acontecido el día del ataque al HMS *Sheffield*, documento que se desclasificó en 2006 y que se publicó en Internet en agosto de 2008. A pesar de estar desclasificado no está completo, y gran parte de su contenido se encuentra tachado para que el lector no pueda leerlo. El tercero es el documento

Reconstrucción del ataque al Sheffield, que incluye la versión argentina del ataque y está disponible también en Internet.

Este artículo es un relato más de los tantos que hay sobre el hundimiento del HMS *Sheffield*, tratado desde la experiencia de un oficial embarcado en fragatas y que en muchos ejercicios ha imaginado encontrarse en esta situación.

Antecedentes

El martes 4 de mayo de 1982, el HMS *Sheffield* sufrió el impacto de un misil Exocet disparado desde un avión *Super Etendard* (SEM, en adelante)

(1) Observación efectuada por la Junta de Almirantes (*Admiralty Board*) del Consejo de Defensa del Ministerio de Defensa inglés al informe del *Board of Inquiry* sobre el hundimiento del HMS *Sheffield*.



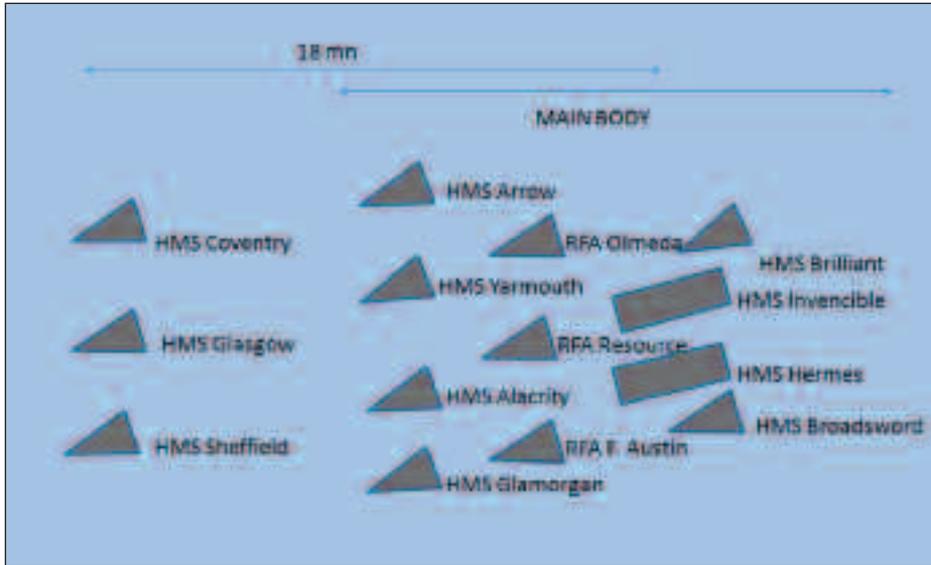
Hundimiento del ARA *General Belgrano*.

argentino. Este impacto provocó su hundimiento. El 2 de abril la fuerza anfibia argentina había desembarcado en las islas Malvinas. Tras diversos esfuerzos diplomáticos infructuosos, el 1 de mayo los ingleses comenzaron a bombardear las posiciones argentinas en las islas. El día 2, la Royal Navy tuvo su primera acción de combate naval desde la Segunda Guerra Mundial: el submarino nuclear HMS *Conqueror* hundió con torpedos al crucero de la Armada argentina (ARA) *General Belgrano*, muriendo 323 marinos.

El 4 de mayo, dos días después del hundimiento del ARA *General Belgrano*, la Task Force (TF) inglesa se encontraba en el océano Atlántico a unas 430 millas náuticas (mn) de la costa argentina, navegando en demanda del archipiélago de las Malvinas, con las siguientes misiones:

- Neutralizar a la fuerza aérea y naval argentina.
- Desembarcar a la fuerza anfibia en tierra con seguridad.
- Dar todo el apoyo posible (aéreo, logístico y de fuego) a la fuerza anfibia para conseguir la rendición de los argentinos en las islas.

La flota inglesa se encontraba aproximadamente a 50 mn al SE de las Malvinas. El rumbo base era 250 y el eje de la amenaza aérea (AAW) 280. Las fragatas *Tipo 42*, armadas con misiles Sea Dart de 40 mn de alcance, se



Disposición aproximada de la flota británica.

encontraban a proa de la formación actuando como *pickets* de guerra antiaérea. El HMS *Glasgow* se encontraba al 340-15 mn del HMS *Sheffield* y el HMS *Coventry* al 010-27 mn. El viento era del W, 12 nudos y la visibilidad de unas siete millas. La disposición del resto de la escuadra era la que se observa en la imagen superior. Las dotaciones británicas conocían que Francia había entregado cinco aviones *SEM* con misiles *Exocet* a Argentina (2), aunque es cierto que albergaban ciertas dudas, o más bien esperanzas, de que el sistema no estuviera operativo. Sabían que en cualquier momento podían recibir un ataque en respuesta al hundimiento del ARA *General Belgrano*, ya que los argentinos debían buscar un golpe de efecto rápido para mantener la moral de las tropas y el apoyo de la opinión pública.

Desarrollo. Narrativa de los hechos

A las cinco de la mañana hora argentina (0800Z, huso que se empleará a partir de ahora) del día 4 de mayo despegó un viejo avión *Neptune* con la

(2) Francia había comprometido la entrega de 14 *Super Etendard-Exocet* a Argentina, pero demoró la de los nueve que faltaban hasta el final de la contienda.

misión de efectuar un reconocimiento como protección del puente aéreo de aviones *Hércules C-130* del continente hacia las islas, previsto para esa mañana. A las 1007Z el *Neptune* detectó en su equipo de EW emisiones de uno de los radares de una fragata inglesa *Tipo 42*. Una vez transmitida dicha información, inmediatamente se canceló el puente aéreo de *C-130* y se decidió programar un ataque con *SEM/Exocet*.

A 1300Z despegaron los dos *SEM* de su base de Río Grande en la isla de Tierra de Fuego, al sur de Argentina. Iban armados cada uno con un misil *Exocet* bajo su ala derecha y con tanques supletorios de combustible en su ala izquierda para realizar una travesía de ida y vuelta de 860 mn (430 mn cada trayecto) (3). Ambos aviones volaron en silencio radar y radio hacia la posición de la flota inglesa informada por el MPA *Neptune*, a unos 18.000 pies de altura, e hicieron combustible a 150 mn de costa (unas 280 mn de la flota británica), con un *KC-130 Hércules* convertido en *tanker*. Al finalizar el repostaje, continuaron su tránsito hacia la flota inglesa a 400 nudos.

El ataque

- 1350Z: la fuerza naval inglesa se encontraba en AAW Warning Yellow, sin ninguna indicación de la presencia de las aeronaves atacantes. Aunque tenían previsto hacerlo a 100 mn de los ingleses, encontrándose a 130 mn, tras detectar en su alertador una señal de radar de fragata *Tipo 42* los *SEM* descendieron a vuelo roza-olas de 75 pies (25 m).



Avión *Super Etendard* argentino armado con *Exocet* haciendo combustible en vuelo.

(3) Características del misil *Exocet*: velocidad de 650 nudos, 180 kg de alto explosivo, altura rozaolas y alcance máximo lanzado desde avión de 38 mn.

- *1356Z*: encontrándose a unas 50 mn de la flota inglesa, los dos *SEM* realizan *pop-up* hasta 900 pies (300 m) y activaron el radar para tratar de detectar a los buques británicos. Al no conseguirlo, volvieron a bajar a nivel rozaolas y apagaron el radar.
- *1356Z*: el marinero operador del equipo de guerra electrónica del HMS *Glasgow* hizo sonar su silbato e informó de un grito: *AGAVE BEARING 238. CONFIDENCE LEVEL CERTAIN*. En esa misma demora se detectaron dos contactos aéreos en el radar de exploración.
- *1357Z*: en el HMS *Glasgow* se ordenó inmediatamente zafarrancho de combate (*action stations*). El AWO informó por los circuitos de guerra antiaérea AAW UHF y AAW HF: *FLASH, AGAVE 245: CONDOR 245* (CONDOR era el *nickname* del AGAVE en ese momento). Se conoce que en el HMS *Sheffield* se recibió únicamente: *CONDOR 225* o *CONDOR*, y no se le dio valor.
- *1358Z*: el HMS *Glasgow* detectó dos contactos aéreos al 240-40 mn en su radar aéreo Type 965 e informó de ello en los dos circuitos de HF y UHF.
- *135848Z*: al encontrarse a unas 30 mn de la fuerza los dos *SEM* hicieron de nuevo *pop-up* a 300 m y activaron el radar. El HMS *Glasgow* detectó de nuevo el AGAVE.
El AAWC, HMS *Invencible*, dio el ROGER OUT al informe del HMS *Glasgow*. Los contactos se transmitieron por LINK-10, y consta que en el HMS *Sheffield*, HMS *Coventry* y HMS *Invencible* se recibieron, como traza única.
- *1359Z*: el HMS *Glasgow* detectó los dos contactos en su radar de superficie Type 992 e informó de ellos TWO LOW BOGIES, -SW, 25NM, AIRCRAFT HEADING 070-080. Los contactos llevaban 450 nudos y clara aproximación hacia la fuerza naval. Consta que este informe se escuchó en el HMS *Sheffield* en AAW UHF.
- *135930Z*: en el HMS *Glasgow* se dieron cuenta de que los aviones se habían elevado para lanzar misiles. Se ordenó lanzar CHAFF D, y el operador pulsó el gran botón de lanzamiento de CHAFF (una de esas famosas setas *easy to hit in a hurry*).
El AWO del HMS *Glasgow* se desesperaba; repitió la información por UHF pero no logró convencer al AAWC. De hecho, este no elevó la alarma de AAW *warning* YELLOW. Ya había oído tres o cuatro veces esa mañana lo mismo, y no quería continuar agotando los cargos de CHAFF de los buques.
- *1400Z*: el AWO del HMS *Glasgow* lo repitió una vez más, pero de nuevo el AAWC volvió a darle el ROGER OUT. En los informes de fonía del HMS *Glasgow* se oyen incluso los disparos del CHAFF D.
- *140155Z*: el HMS *Sheffield* designó los blancos aéreos a su DT 909 de proa, pero no a la de popa por estar en sectores muertos. Nunca llegó a adquirir los blancos.



Lanzamiento de un Exocet desde avión *Super Etendard* argentino.

- 1402Z: los dos SEM lanzaron sus dos Exocet. Se desconoce exactamente la distancia de lanzamiento. Los ingleses dicen que fue a unas 10 millas, pero los argentinos fijan la distancia entre 15 y 25. Los aviones invirtieron rumbo y se alejaron de la fuerza.
- 1402Z: el HMS *Glasgow* informó: FLASH, ZIPPO ONE. BRUISERS INCOMING BEARING 238-12NM. En el HMS *Invencible* continuaban creyendo que eran contactos espurios. El AWO del HMS *Glasgow* dijo por el circuito, desesperado NEGATIVE, THE FORCE IS UNDER ATTACK!
En ese momento, el AWO del HMS *Glasgow* observó cómo uno de los misiles se dirigía al *Sheffield* y el otro caía al mar.
- 140255Z: el HMS *Sheffield* paró el sistema SCOT y detectó en su equipo EW el *lock-on* del Exocet.
- 140255Z: dos tenientes de navío que se encontraban en el puente del HMS *Sheffield* observaron por la amura de estribor un misil a unos dos metros de altura sobre el nivel del mar y a una milla de distancia. A uno de ellos le dio tiempo a decir por megafonía: MISSILE ATTACK: HIT THE DECK, lo que nosotros conocemos como «agarrarse, agarrarse».
- 1403Z: se produjo el impacto del misil por el través de estribor. El otro misil se observó que caía al agua 1.000 yardas por el través de babor del HMS *Sheffield*.



Impacto en el HMS *Sheffield*.

El impacto

El impacto se produjo a 1403Z a media eslora, por el través de estribor a pocos pies sobre el nivel del mar (unos ocho pies, es decir, poco más de dos metros), y causó una brecha de uno por cinco metros. Por fotografías e informes posteriores se conoce que el misil no detonó, pero los efectos provocados por el impacto y el fuego del combustible del misil fueron suficientes para acabar con el barco.

Lucha contraincendios y control de averías

El impacto produjo los siguientes efectos inmediatos:

- El personal que se encontraba en las inmediaciones del impacto murió instantáneamente. En total hubo 20 fallecidos.
- Se generó una enorme columna de humo negro que en menos de 30 segundos ya había invadido el puente. Fue necesario evacuar casi inmediatamente un gran número de compartimentos, entre ellos el propio puente, el CIC, la cámara de máquinas y la central de Seguri-



Impacto en el HMS *Sheffield*.

dad Interior. No se estableció un puesto de mando alternativo de Seguridad Interior, ni se ordenó si quiera zafarrancho de combate. Se crearon tres grupos de personal, uno en el castillo, otro en la cubierta de vuelo y otro en la cubierta 02. La ausencia de megafonía y comunicaciones entre ellos motivó que actuaran independientemente y sin coordinación.

- Gobierno: el buque se quedó sin gobierno desde el puente. Unos 40 minutos después del impacto se logró recuperar desde el servo.
- Propulsión: el buque mantuvo la propulsión con la turbina de babor hasta incluso el momento de abandonar el buque. Se desconoce si pudo tener control de dicha propulsión.
- Generación eléctrica: un diésel generador, el M1, se mantuvo en funcionamiento hasta el abandono de buque, a 1740Z, si bien es cierto que dicho generador se salió de carga a 1720Z. Esto pudo ser el detonante final de la decisión de abandono del buque.
- Presión de CI: se quedó sin presión de contraincendios, a pesar de tener cuatro bombas. Nunca fue capaz de reponer la presión por medio del arranque de otras bombas y el seccionamiento del colector. De las cuatro bombas de CI (C, K, L, N), la N estaba inoperativa de antemano (OPDEF), la C fue dañada por el impacto, la K no se logró arrancar

- y la L sí se arrancó, pero nunca se consiguió seccionar el colector, por lo que toda la presión fue al mar por el propio orificio del impacto, hasta que consecuentemente la bomba se paró.
- Estanqueidad y control de humo: no fueron realizados de manera efectiva. Los numerosos intentos de ir a compartimentos interiores para realizar tareas clave necesarias para la lucha contraincendios (arranque de bomba de CI, recogida de material de SI, arranque de DG...) fueron abortados por la nula visibilidad y alta temperatura que impedía avanzar al personal a pesar de portar equipos de CI. De hecho, uno de los motivos que propiciaron el abandono del buque fue al observar altas temperaturas en las cubiertas del castillo y en las proximidades del magazine del misil Sea Dart.
 - Motobombas (Rover Gas Turbine, RGT), se trasladaron tres al castillo, pero ninguna funcionó. En cubierta de vuelo había dos, de las cuales una sí funcionó y se le conectaron dos mangueras.
 - Bombas sumergibles: al haber corriente a bordo, se emplearon las bombas de achique sumergibles para tomar agua del mar y emplear la salida para tratar de sofocar el incendio. Como es sabido, la presión de salida de las bombas era baja, con lo cual su utilidad no fue muy determinante. Se emplearon unas cinco bombas sumergibles desde distintos lugares.
 - Megafonía: nunca funcionó tras el impacto. Esto dificultó el establecimiento del adecuado mando y control en la lucha contraincendios y en el control de averías.

El auxilio exterior se coordinó del siguiente modo:

- HMS *Arrow* en la banda de babor, que casi se abarloó y además de atacar con agua cedió dos mangueras con presión de CI.
- HMS *Yarmouth*, por la banda de estribor, la del impacto. Durante el auxilio obtuvo diversos contactos sónar, lo que dificultó su tarea. De hecho, llegó a informarse del avistamiento de dos estelas de torpedo por su popa. Es cierto que sobre la misma hora el HMS *Glasgow* informó del avistamiento de un periscopio, por lo que no queda aclarado al 100 por 100 el misterio de si hubo o no submarino argentino.
- La *zodiac* del HMS *Sheffield* atacó el orificio del impacto con mangueras cedidas desde el HMS *Arrow* y con presión obtenida con bombas sumergibles.
- Los helicópteros de la fuerza apoyaron el CASEVAC y transfirieron material de CI.

Estas tareas de extinción no fueron eficaces. A 1720Z se salió de carga el generador M1, lo que impidió continuar atacando con bombas sumergibles.



El HMS Arrow y un helicóptero asisten al HMS Sheffield tras el impacto. La zodiac trata de sofocar el fuego por el orificio creado por el impacto.

El abandono del buque

A 1750Z, casi cuatro horas después del impacto, el buque se encontraba sin presión de CI, sin corriente de a bordo, con el fuego expandiéndose fuera de control y aproximándose al *magazine* de los *Sea Dart*, mientras se atacaba el fuego únicamente con dos mangueras del HMS Arrow y dos procedentes de la motobomba instalada en popa, sin posibilidad del empleo de bombas sumergibles por no tener corriente.

Esta dramática situación motivó que el comandante diese la orden de abandono de buque.

Tras el abandono del buque

Como reconoce el mismo almirante, al llegar Sam Salt, comandante del HMS Sheffield, a su presencia a bordo del HMS Hermes, el almirante le dijo: *I suspect someone's been bloody careless*, es decir, sospecho que alguien ha sido condenadamente descuidado.

El HMS Sheffield estuvo ardiendo durante dos días, hasta el 6 de mayo. Es de destacar que no se tiene constancia de que hiciera explosión ni el *magazine* *Sea Dart* ni ningún pañol de munición.

Tras apagarse los incendios, diversos equipos acudieron al buque a comprobar sus posibilidades y recoger cierto material de interés. Se le ordenó al HMS Yarmouth que lo remolcara fuera de la zona de exclusión.

El día 10 de mayo a 0700Z, tras empeorar las condiciones meteorológicas, el HMS *Sheffield* escoró a estribor hasta que se hundió.

Puntos clave

Puntos clave preataque

- *Buen alistamiento previo, pero fatiga por muchos meses seguidos en la mar.* el alistamiento previo al despliegue del HMS *Sheffield* se consideraba satisfactorio. En el año 1981 había realizado la BOST con éxito y lanzado cinco *Sea Dart*. En noviembre de 1981 inició un despliegue por el océano Índico, y antes de regresar a Inglaterra, el 2 de abril, recibió la orden de incorporarse a la fuerza para la crisis de las Malvinas. Esto debió suponer un duro varapalo para la dotación y afectar negativamente a la motivación y con ello al grado de alerta.
- *Defectuoso alistamiento para el combate:* el alistamiento para el combate se realizó en la isla de Ascensión del 10 al 14 de abril. En ese periodo se embarcaron diversos repuestos que habían llegado a la isla por puente aéreo. El buque eliminó ciertas alfombras, cuadros y material ignífugo, pero debido a la caótica situación en Ascensión se vio forzado a mantener a bordo diverso material inflamable. Este hecho, unido al inadecuado material de construcción de las cámaras, favoreció la expansión del incendio tras el impacto.
- *Adiestramiento deficiente:* desde la salida de Ascensión, el 14 de abril, hasta el 4 de mayo los buques no realizaron ningún ejercicio de defensa aérea. Además, el HMS *Sheffield* no empleó los escenarios grabados de que dispone su sistema de combate ni el generador de escenarios para realizar adiestramiento durante este tránsito.
- *El grado de alerta:* es considerada la causa más importante y clave del impacto del misil. El comandante no estaba en el CIC ni en el puente, el TAO parece que tampoco, el buque estaba transmitiendo por satélite



El HMS *Yarmouth* remolcando al HMS *Sheffield*.

con su sistema SCOT que dejaba ciegos los equipos de EW, el circuito de AAW de HF no estaba cubierto, el de UHF parece que tampoco, o al menos no por personal cualificado... El HMS *Glasgow* (4) tuvo detección ESM del radar de los aviones, detectó los dos contactos en su radar aéreo, informó por HF, UHF y Link-10, lanzó CHAFF D, estableció zafarrancho de combate, detectó los misiles Exocet al ser disparados. El HMS *Sheffield* apenas llevó a cabo reacción alguna, ni siquiera ordenó zafarrancho de combate.

A este bajo grado de alerta pudieron afectar:

- Las numerosas falsas alarmas producidas tanto esa misma mañana como los días 2 y 3.
- El error de creer que los alcances de 160 mn que se estaban teniendo ante contactos aéreos sobre las islas se iban a dar en el caso de un ataque rozaolas, lo que hizo pensar a la guardia AAW que iba a disponer de suficiente tiempo de reacción.
- El hecho de que el AAWC (HMS *Invincible*) nunca aumentara el grado de la alarma AAW a roja, a pesar de los insistentes informes del HMS *Glasgow*.

```
20. The raid was detected by GLASGOW who reported and reacted
correctly. The attack going to SHEFFIELD who had a depleted Ops
Room, USA1 blinded and XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX
XXXXXX. An incorrect assessment of the raid was made and chaff
was not fired. No change was made to the ship's state of
readiness or SC condition. The Captain was not called. One
missile struck the ship, and a possible second missile missed and
ditched close by. The ARGENTINIAN launch aircraft flew down ship's
head, probably to observe the results of the attack. XXXXXXXXXXXXXXX
```

Ejemplo del Informe del *Board of Inquiry* en el que se desvelan las miserias de la reacción del HMS *Sheffield* ante el ataque.

Puntos clave postataque

- *Deficiente coordinación de la lucha contraincendios y control de averías:* como se muestra en el texto de la página siguiente, el mando y control de la lucha contraincendios prácticamente no existió.

(4) El comandante del HMS *Glasgow*, Paul Hoddinott, se mantuvo todo el día en el CIC porque tenía el convencimiento de que ese día los argentinos atacarían con *SEM/Exocet*.

82. Abandon Ship. Following the early evacuation of the Ops Room, Bridge and HQ; the location of the command of the ship and the degree of control exercised, became somewhat indeterminate.

as such. The con was on the EOP. The Captain was roving and, as discussed earlier, an emergency HQ was not established. There appears to have been no central control of manpower or co-ordination check on hands remaining below decks in areas which had been generally evacuated.

Deficiencias en mando y control.

- Nunca se restauró la presión de contraincendios.
- No se realizó una correcta estanqueidad ni control de humos.
- Deficiente estado de operatividad de las motobombas Rover Gas Turbine. De las cinco con que se contó, solo arrancó una.
- En cuanto al auxilio exterior, el HMS *Yarmouth* se focalizó en unos presuntos contactos sónar que impidieron que su labor fuera efectiva. Quizás hubiera sido conveniente ordenar al HMS *Arrow* situarse a estribor, la banda del impacto, y no mantenerlo siempre a babor, banda desde la que prestó un excelente y valiente servicio, pero que pudo ser menos eficaz que si se hubiera prestado en la banda del impacto.

Conclusiones

El ataque al HMS *Sheffield* fue un gran éxito para la Fuerza Aérea argentina, habida cuenta de que la guerra había empezado dos días antes con el hundimiento del ARA *General Belgrano*. La decisión clave fue la que siguió a la detección de las emisiones EW de los radares ingleses de fragatas *Tipo 42* por parte del MPA *Neptune*. El cancelar el puente aéreo de *Hércules* a las islas y la determinación de llevar a cabo el ataque fueron las decisiones más valiosas y acertadas de todo el conflicto.

El análisis general del ataque muestra la sencillez del mismo. Es un ataque de «tema 1» de cualquier libro de táctica: MPA detecta emisiones electrónicas, enciende su radar y detecta a los buques enemigos, guía a unos aviones armados con misiles de largo alcance y estos ejecutan el ataque con el único riesgo de entrar en el alcance del misil Sea Dart. Para llevar a cabo una misión análoga, en las FAS españolas disponemos de los MPA *Orion (P3)*, que podrían guiar a los *F-18* armados con Harpoon. Por ello se considera que debe mantenerse la colaboración entre la Armada y el Ejército del Aire para no perder oportunidades de adiestramiento en este tipo de misiones.

Como ya se ha indicado, el estado de alerta del buque previo al ataque era deficiente por los diversos motivos que se han explicado en los puntos anteriores. Basta comparar la reacción del HMS *Glasgow* con la del HMS *Sheffield*. Se desconoce si los medios Hardkill (Sea Dart, montaje 4,5 pulgadas) y Softkill (CHAFF...) hubieran sido eficaces ante un Exocet, pero no cabe duda que no emplearlos reduce drásticamente las posibilidades de supervivencia.

Tampoco es fácil determinar si el impacto de un único Exocet, que ni llega a detonar, puede ser suficiente para provocar el hundimiento de un buque de guerra. En el caso de la fragata USS *Stark* no lo fue, si bien es cierto que el impacto fue más alto y en la amura del buque, no en el través. Pero de haberse realizado una correcta estanqueidad y control de humos y establecido un puesto de mando alternativo de Seguridad Interior, de haberse conseguido efectuar un seccionamiento correcto del colector de CI, de disponer de motobombas operativas... quizás se podría haber controlado el incendio y, aunque el buque no recuperase su capacidad de combatir, sí podría haber sido remolcado hasta un puerto para ser reparado.

Aunque es difícil aventurarse en afirmar que el hundimiento podía haber sido evitado, sí que es cierto que innumerables acciones anteriores y posteriores al ataque fueron erróneas. Se puede concluir que en el ataque al HMS *Sheffield* falló el alistamiento previo y el arranchado para el combate, el adiestramiento antiaéreo en zona de operaciones, el grado de alerta previo al ataque, las reacciones llevadas a cabo tras el ataque... Es decir, encontramos deficiencias en todos los aspectos relacionados con las tareas de un buque de guerra en combate.

Una de las conclusiones del *Board of Inquiry* que podría explicar por qué en el ataque se cometieran tantos errores fue que los comandantes y los segundos comandantes deben tener experiencia previa en la clase de buques a la que pasan destinados (texto que da inicio al artículo). Esa experiencia previa les permite detectar las áreas deficitarias de su buque, ya sea en alistamiento, adiestramiento, mantenimiento, y centrar los esfuerzos en potenciar dichas áreas. Lo que en tiempo de paz no es tan relevante, se convierte en cuestión de máxima prioridad cuando el buque de guerra entra en combate.

BIBLIOGRAFÍA

WOODWARD, Sandy: *One Hundred Days*. 1992.

Board of Inquiry into the circumstances leading to and attending the disablement and later sinking of HMS Sheffield between 3.rd and 11.th May 1982. Documento emitido por la comisión de investigación encargada del hundimiento del *Sheffield*. Se encuentra disponible en la página web del Ministerio de Defensa inglés (www.mod.uk), aunque todos los documentos tienen tachada con equis la información sensible que no se ha querido difundir.

SILVA, Miguel Ángel: «Reconstrucción del Ataque al *Sheffield*» (www.radarmalvinas.com.ar). *La Guerra de las Malvinas*. Wikipedia.org y otras innumerables fuentes abiertas de Internet.

LA FUERZA DE DISUASIÓN NUCLEAR EMBARCADA DE LOS ESTADOS UNIDOS EN 2013

Luis V. PÉREZ GIL



pesar de las declaraciones políticas de la Administración Obama de continuar con la reducción del arsenal nuclear americano, tanto de forma bilateral —con nuevos acuerdos de armas estratégicas con Rusia— como unilateralmente —dotándose de «una fuerza nuclear más reducida», como se prevé en la Estrategia de Defensa Nacional de enero de 2012 (1)—, los Estados Unidos mantienen en la actualidad unas 7.700 armas nucleares (2).

A principios de 2013 las Fuerzas Armadas americanas disponían de unas 4.650 armas nucleares en diferentes estados operativos. Este arsenal se compone de 1.654 ojivas estratégicas operativas y cerca de 200 cargas no estratégicas desplegadas en el continente europeo —en seis bases situadas en Alemania, Bélgica, Holanda, Italia y Turquía—. Otras 2.500 armas se encuentran almacenadas, pero listas para ser empleadas si fuera necesario. Y existen aproximadamente 3.000 cabezas nucleares de guerra intactas en establecimientos militares pendientes de ser desmanteladas, pero que podrían retornar al servicio activo en cualquier momento. Estos datos indican una reducción de 250 armas nucleares operativas respecto a 2011, lo que se corresponde con la retirada del servicio de las cabezas W-80-0 que equipan a los misiles de crucero BGM-109A Tomahawk, y unas 560 armas respecto a los datos facilitados por el Departamento de

(1) *Sustaining US Global Leadership: Priorities for 21.st Century Defense*, documento disponible en http://www.defense.gov/news/defense_strategic_guidance.pdf.

(2) Hay que recordar que la revisión de la *Nuclear Posture Review* de 6 de abril de 2010 se pospuso por la campaña presidencial del año pasado. Véase al respecto nuestro artículo «La nueva política nuclear militar de los Estados Unidos», *REVISTA GENERAL DE MARINA*, t. 260, enero/febrero de 2011, pp. 31-35.

Defensa en septiembre de 2009, cuando informó de un arsenal operativo de 5.113 armas nucleares (3).

El Departamento de Estado detalla periódicamente el estado del arsenal nuclear conforme a las obligaciones que impone el Tratado START de 8 de abril de 2010. Así, el 1 de marzo de 2013 los Estados Unidos tenían en servicio 1.654 cabezas nucleares estratégicas en 1.028 lanzadores operativos y no operativos, lo que supone una reducción de ochenta y tres cabezas de guerra y doce lanzadores respecto a los datos publicados en marzo de 2012, y a su vez una reducción de ... cabezas de guerra y ... lanzadores con respecto al momento de la entrada en vigor del Tratado START el 5 de febrero de 2011 (4).

Fuerza de combate

La Armada americana retiene el 54 por 100 de la capacidad de combate de la Fuerza de Disuasión Nuclear en su flota de submarinos nucleares lanzamisiles (SSBN), compuesta por catorce submarinos de la clase *Ohio*, construidos en los astilleros General Dynamics Electric Boat de Groton entre 1981 y 1997 (5). Cada SSBN puede transportar 24 misiles lanzables desde submarinos (SLBM) Lockheed Martin UGM-133 Trident II D5, con capacidad de hasta doce sistemas independientes de reentrada múltiple (MIRV). El misil de combustible sólido y tres etapas mide 13,60 m de largo, un diámetro de 2,10, peso al despegue de 59 t y un alcance entre 7.360 y 12.000 km dependiendo de las cabezas de guerra que porte (6).

Esta fuerza de combate se distribuye entre las flotas del Atlántico y del Pacífico; esta última ha tomado, de forma progresiva, el peso principal de las patrullas de combate oceánicas dentro de la gran estrategia de contención a China, que se inició hacia el final de la Administración Bush, cuando se perci-

(3) KRISTENSEN, H., y NORRIS, R.: «US Nuclear Forces, 2013», *Bulletin of Atomic Scientists*, núm. 2, 2013, pp. 77-86, disponible en <http://bos.sagepub.com/content/69/2/77.full.pdf>.

(4) <http://www.state.gov/t/avc/newstart/c39906.htm>—

(5) Se construyeron 18 submarinos, pero el cambio del escenario estratégico que trajo el fin de la Guerra Fría determinó que en la *Nuclear Posture Review* de 1994 se estableciera una fuerza estratégica de catorce SSBN, por lo que las cuatro unidades más antiguas de la clase *Ohio* se reconvirtieron en plataformas de lanzamiento de misiles de crucero (SSGN) equipados con 154 misiles: *Ohio* (SSBN-726), *Michigan* (SSBN-727), *Florida* (SSBN-728) y *Georgia* (SSBN-729). Los trabajos de conversión se iniciaron en 2002 y los submarinos retornaron al servicio activo gradualmente entre 2005 y 2008. Los SSBN desplazan 16.764 t en superficie y 18.750 en inmersión.

(6) El misil se construye en dos versiones, la inicial UGM-96 Trident I C4, fuera de servicio, y la Trident II D5, de mayor alcance y precisión, que entró en servicio en 1990 y que actualmente equipa a los SSBN americanos y británicos.

bió claramente el desplazamiento del centro de interés estratégico de los Estados Unidos del continente europeo a la cuenca del Pacífico (7). De este modo, en la actualidad seis SSBN están asignados a la Fuerza de Submarinos del Atlántico con base en Kings Bay (Georgia) y ocho a la Fuerza de Submarinos del Pacífico en Bangor (Washington).

Según los datos hechos públicos el 30 de noviembre de 2012, en aplicación de las cláusulas de publicidad e intercambio de información del Tratado START, los Estados Unidos mantenían en servicio activo once SSBN —cuatro en la Flota del Atlántico y siete en la del Pacífico—, que portaban 239 misiles Trident II D5 con 1.104 ojivas nucleares. Con estos datos, se puede deducir una media de 4,6 ojivas por cohete, del tipo W76-0 de 100 kilotonnes, de la versión modernizada W76-1 de la misma potencia o la W88 de 445 kilotonnes (8). Esto supone en la práctica que los SSBN están portando misiles con capacidad para batir objetivos en el máximo de su alcance.

Despliegue operacional

Conforme a los planes del Departamento de Defensa, la Flota del Pacífico ha ido adquiriendo preeminencia sobre la Flota del Atlántico, de modo que en la actualidad rige la regla 60-40, esto es, el sesenta por ciento de la fuerza de combate estratégica embarcada patrulla en la cuenca del Pacífico y en el océano Índico. Los SSBN de la Flota Submarina del Pacífico están asignados al 17.º Escuadrón de Submarinos (capt. P. Skarpness) de Bangor —base naval que se encuentra justamente al otro lado del océano, en línea recta, de la base homónima de la Flota rusa del Pacífico— y alista las siguientes unidades: *Henry M. Jackson* (SSBN-730), *Alabama* (SSBN-731), *Nevada* (SSBN-733), *Pennsylvania* (SSBN-735), *Kentucky* (SSBN-737), *Nebraska* (SSBN-739), *Maine* (SSBN-741) y *Louisiana* (SSBN-743). Por su parte, los SSBN de la Flota Submarina del Atlántico están asignados al 16.º Escuadrón de Submarinos (capt. S. Gillespie): *Tennessee* (SSBN-734) y *West Virginia* (SSBN-736); y al 20.º Escuadrón de Submarinos (capt. Eric Holloway): *Alaska* (SSBN-732), *Maryland* (SSBN-738), *Rhode Island* (SSBN-740) y *Wyoming* (SSBN-742), con base en King's Bay (Georgia).

La Armada americana mantiene permanentemente entre cuatro y cinco SSBN en *hard alert*, esto es, que se encuentran en zonas de patrulla predesig-

(7) Véase al respecto nuestro ensayo «Grandes potencias, estabilidad estratégica y poder nuclear en el nuevo orden globalizado», *Boletín de Información del CESEDEN*, núm. 321, 2011, pp. 147-180, y la bibliografía que allí se cita.

(8) Actualmente, la ojiva W-76-I se encuentra en producción a gran escala en la planta Pantex de Texas y se prevé la fabricación de unas 1.200 unidades para equipar a los cohetes Trident II de los SSBN americanos y británicos (en KRISTENSEN y NORRIS: *op. cit.*).

nadas para batir blancos programados de acuerdo con los planes de ataque nuclear; otros tres o cuatro se encuentran en tránsito hacia sus zonas de patrulla o regresan de ellas, pero están en disposición de entrar en combate; dos o tres en puerto en tareas de aprovisionamiento, reposición de equipos y cambio de tripulación; y dos en mantenimiento de larga duración con los misiles retirados (9). Con carácter general, los SSBN desarrollan patrullas oceánicas de setenta y siete días y a continuación permanecen en su base unos treinta y cinco días realizando tareas de aprovisionamiento y mantenimiento (10). Cada SSBN tiene dos tripulaciones, denominadas «Azul» y «Oro», que van rotando en cada patrulla, con lo que se maximiza la disponibilidad operativa de cada submarino, se reduce el número de unidades en servicio y permite mantener el doble de tripulaciones entrenadas y preparadas para el combate.

En 2012 las Fuerzas Submarinas llevaron a cabo veintiocho patrullas oceánicas, cinco menos que en 2011, una media de 2,5 patrullas por submarino al año (11). El peso de estas patrullas lo lleva la Flota del Pacífico, lo que pone de manifiesto, una vez más, la importancia de China, Corea del Norte y Rusia en el planeamiento nuclear de los Estados Unidos.

Planes de modernización

Para ajustarse a las limitaciones que impone el Tratado START, a partir de 2015 se reducirá progresivamente el número de tubos lanzamisiles de cada submarino de veinticuatro a veinte para no disponer de más de 240 SLBM en cualquier momento.

Pero la Armada norteamericana ya ha puesto en marcha un ambicioso programa de reemplazo de los SSBN de la clase *Ohio*, que comenzarán a ser dados de baja a partir de 2027, a razón de uno por año (12). El denominado Programa SSBN(X) contempla la construcción de doce submarinos nucleares de unas 18.000 toneladas de desplazamiento en superficie y 19.700 t en inmersión que estarán equipados con 16 SLBM. Los nuevos submarinos se diseñarán para permanecer en servicio activo durante cuarenta años, y la característica más destacable es que el reactor nuclear no requerirá recarga de

(9) El diseño de la clase *Ohio* permite a los submarinos operar durante unos quince años entre grandes carenas.

(10) «Fleet Ballistic Missile Submarines-SSBN», *US Navy Fact Sheet*, 27 de diciembre de 2012, disponible en http://www.navy.mil/navydata/fact_display.asp?cid=4100&tid=200&ct=4.

(11) http://www.navy.mil/navydata/fact_display.asp?cid=4100&tid=200&ct=4.

(12) BROUGHMAN, W. J.: *Ohio replacement program*, Report presented to the 2012 Navy Submarine League, 18 de octubre de 2012, en <http://news.usni.org/2012/10/31/ohio-replacement-program>.

combustible a lo largo de su vida operativa. Los trabajos se iniciarán en 2021 y el primer submarino debería entrar en servicio en 2031, lo que ya supone un retraso de dos años respecto a los planes iniciales impuestos por las restricciones presupuestarias que tiene que afrontar el Departamento de Defensa en los próximos 10 años. Como resultado de este retraso, la Fuerza de Disuasión nuclear embarcada tendrá entre 10 y 11 SSBN en el período 2020-2041. En el ejercicio fiscal de 2013 el programa ha sido dotado con una partida de 569,4 millones de dólares para continuar los trabajos de investigación y desarrollo, y el coste total estimado asciende a 90.433 millones de dólares, que incluyen 11.142 millones en investigación y 79.290 en el proceso de construcción —el coste del primer SSBN(X) se prevé en 11.700 millones de dólares y el coste por submarino de 7.200 millones de dólares— (13).

Al menos hasta 2040 los nuevos SSBN portarán una versión extendida del misil Trident II D5LE dotado con un nuevo sistema de guía que hará al sistema más preciso para aportar la flexibilidad necesaria en las nuevas misiones que se deban llevar a cabo en las próximas décadas. Hasta la entrada en servicio de la nueva clase, el misil Trident II D5LE reequipará a los submarinos de la clase *Ohio* a partir de 2017, así como a los cuatro de la clase *Vanguard* británicos. Para más adelante, el Departamento de Defensa estudia el desarrollo de un nuevo misil balístico común para la Fuerza Aérea y la Armada, cuyas especificaciones se detallan en el documento reservado de capacidades iniciales aprobado por el Air Force Requirements Oversight Council el 17 de mayo de 2012 (14).

Consideraciones finales

La Fuerza de Disuasión nuclear embarcada es el componente principal de la capacidad de los Estados Unidos para responder a un ataque masivo contra el país en cualquier circunstancia. La presencia permanente de la mayor parte de los submarinos lanzamisiles en el mar asegura su supervivencia y, por tanto, la disponibilidad para realizar un ataque de represalia de consecuencias desastrosas para el adversario.

En cualquier escenario de control de armas previsible, los Estados Unidos conservarán una fuerza de submarinos nucleares lanzamisiles lo suficientemente poderosa como para permitir el mantenimiento de patrullas de combate

(13) Véase el extenso documento de O'ROURKE, R.: *Navy Ohio replacement (SSBN[X]) ballistic missile submarine program: Background and issues for Congress*, Congressional Research Service, 14 de marzo de 2013, en <http://www.fas.org/sgp/crs/weapons/R41129.pdf>.

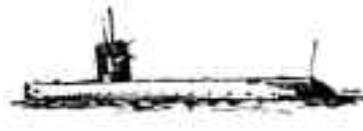
(14) GROSSMAN, E.: *US Air Force approves concept for future ICBM, eyes Navy collaboration*, *Global Security Newswire*, 1 de junio de 2012, en <http://www.nti.org/gsn/article/us-air-force-approves-concept-future-icbm-eyes-navy-collaboration/>.

permanentes en dos océanos que aseguren una capacidad de respuesta capaz de disuadir a cualquier adversario en una crisis.

En la última década se ha producido un desplazamiento del centro de interés estratégico de los Estados Unidos desde el continente europeo a la cuenca del Pacífico, donde se avizoran en las próximas décadas los riesgos principales a la estabilidad del sistema estratégico global y, en consecuencia, la hegemonía de los Estados Unidos en la región.

Esto ha implicado un cambio sustancial en el despliegue de la Flota Submarina a favor de la Flota del Pacífico. En 2012 siete de los once submarinos lanzamisiles operativos se encontraban estacionados en la Base Naval de Bangor (Washington) y el 60 por 100 de las patrullas oceánicas se desarrollaron en los océanos Pacífico e Índico. En todo caso, se ha producido una reducción sustancial del número de patrullas de combate anuales desde 1999.

Como consecuencia de las restricciones presupuestarias impuestas para intentar atajar el gigantesco déficit fiscal, el presidente Obama ha ampliado el calendario del programa SSBN-X para la obtención de una nueva clase de submarinos lanzamisiles que debería entrar en servicio hacia el año 2030, con un coste estimado por encima de los 90.400 millones de dólares.





HISTORIAS DE LA MAR

UN ABORDAJE CON SORPRESA

Luis JAR TORRE



L 6 de diciembre de 1917, un mercante noruego abordó a otro francés en el puerto canadiense de Halifax. Como suele ser habitual, el accidente fue el resultado de una cadena de errores y, como también suele ser habitual, tuvo tan poco *glamour* como sus pedrestres protagonistas. Si pasó a la Historia fue porque, a los 20 minutos, el buque francés hizo explosión, concretamente la mayor explosión causada por el hombre en la era prenuclear. El resultado fue la destrucción de buena parte de Halifax, con un saldo de 1.611 muertos confirmados y unos 9.000 heridos. La trascendencia del abordaje aseguró un enorme consumo de papel, pero sus causas no pudieron consensuarse porque, salvo el timonel, el equipo de puente

noruego pereció llevándose consigo las razones de su muy discutible maniobra. La tripulación francesa sobrevivió casi en su totalidad gracias a otra «maniobra» que, en su momento, también fue muy discutida: abandonar el buque de inmediato y poner tierra de por medio. El equipo de puente francés pudo dar una versión exculpatoria sólida, coherente... y energicamente rechazada por la defensa noruega, pero los noruegos estaban muertos, los testigos daban versiones contradictorias y, como siempre, urgía encontrar un culpable. Así, aprovechando que los franceses eran los dueños del «petardo» y habían batido el récord local de abandono de buque (modalidad «por libre»), se les declaró culpables en primera instancia, y su capitán y el práctico fueron oportunamente encarcelados por homicidio.

Quedaba localizar y colgar públicamente a algún pardillo por «permitir» que un buque cargado de explosivos se cruzara con otro en pleno centro urbano, una elección delicada porque, al estar el puerto de Halifax bajo control naval, podía salpicar a la administración federal. En estos casos el procedimiento recomienda buscar un alférez de fragata y culparle de todo, pero en 1917 la marina canadiense andaba fatal de alféreces de fragata y, como segunda opción, hubo que buscar alguien de la Reserva Naval. Con las prisas, el oficial seleccionado resultó ser un «culpable» desastroso, y en lugar de dejarse colgar como un caballero generó considerable estrépito; su nefasta actuación no le impediría acompañar al práctico y al capitán a la cárcel ni que, tras caer el telón, sus irritados superiores le acompañaran a él... ¡a la calle! Este artículo intenta resumir más de ochocientos folios de causa y apelaciones que, en mi opinión, no todos los que juzgaron el caso se tomaron la molestia de estudiar; algún detalle quedará en el tintero y otros continuarán siendo opinables, pero creo que hay material suficiente para intentar reconstruir los hechos desde todos los puntos de vista, incluyendo el noruego.

Seguridad naval

Si hay un puerto en Canadá digno de las murallas de plata con que Pitt habría rodeado Ferrol, es Halifax; *grosso modo* sería Ferrol con la bocana orientada a sotavento de los vientos dominantes y, en lugar del puente de Fene, un estrecho (The Narrows) que condujera a una ensenada (Bedford Basin) de tres millas por una y media. Situado en plena derrota ortodrómica entre la costa E norteamericana y el Canal de la Mancha, Halifax es una perla estratégica con base naval desde el siglo XVIII. En 1917, tres años después de estallar la Primera Guerra Mundial, el fondeadero de Bedford Basin se había convertido en un *assembly point* para convoyes con destino al frente europeo, haciendo que aquel año entraran en puerto unos 2.000 buques y llegaron a juntarse 68 en el fondeadero. La ciudad tenía unos 50.000 habitantes y, desde la retirada en 1905 de las tropas y la Marina británicas, su guarnición era



Esta foto de Bedford Basin es de la Segunda Guerra Mundial, pero da idea de su apariencia durante la guerra anterior, con medio centenar de mercantes fondeados a la espera de integrarse en convoyes. He señalado las posiciones aproximadas del *Imo* y el «Guard Ship» (HMCS *Acadia*), rotulando también algunos puntos geográficos. El «Guard Ship» de Bedford Basin albergaba la oficina británica de expedición de Navicerts para buques neutrales, y consta que la mañana del 6 de diciembre de 1917, antes de abocar los Narrows, el *Imo* navegó en zigzag entre los buques fondeados hasta sus inmediaciones para pasarle una señal por banderas. (Edición propia de una foto de autor desconocido procedente de la página *web* del Gobierno de Nueva Escocia).

canadiense, incluyendo una Marina creada en 1910 y compuesta de «saldos» de la metrópoli, patrulleros de fortuna y mucha Reserva Naval. La Royal Navy también les había dejado el HM Dockyard, cuyas instalaciones cubrían un kilómetro de ribera y al que llamaremos «el Arsenal»; lo mandaba el capitán de navío Martin, veterano de la Royal Navy retirado en 1909 que, además, era jefe de Defensas Portuarias y «Senior Naval Officer» de la Costa E de Canadá. Para su mortificación, los británicos tenían destacado en Halifax un contralmirante (y su E. M.) con la misión de organizar convoyes y reconocer y dar pasavantes a los buques neutrales; este contralmirante no tenía «mando

en plaza», pero su presencia erosionaba la credibilidad de la nueva Marina. En cualquier caso, conviene recordar que en 1917 Canadá era un Dominio Británico.

Desde 1916 el puerto estaba bajo control naval, que ejercía el Jefe del Arsenal con medios heterogéneos: sirvan de ejemplo los pesqueros reconvertidos en dragaminas que, cada mañana, rastreaban por parejas las canales de acceso hasta veinte millas mar adentro. Para evitar visitas inoportunas la ría estaba cerrada en dos puntos por sendas redes antisubmarinas, que sólo se abrían de día y sin horario fijo; los buques entrantes eran reconocidos fuera de la red exterior (y a la sombra de la artillería de costa) por los hombres del «Chief Examination Officer» (CXO), que dependía directamente del Jefe del Arsenal. Si las credenciales del buque eran buenas, el propio CXO le asignaba atraque o fondeadero y un código para el «guard ship» de la red. Este sistema estaba pensado para impedir la entrada de los «malos», no la salida de los «buenos», y aunque ningún práctico podía mover un buque sin permiso del CXO, un capitán que saliera «por libre» no tendría más problema que encontrar las redes abiertas. En algún momento de la película alguien mezcló «control naval» y «control portuario»: el hecho de que el CXO asignara atraques y autorizara movimientos no implicaba necesariamente que asumiera funciones de capitán de puerto, pero en 1917 el CXO ya controlaba que los buques ocuparan efectivamente las posiciones asignadas, en parte porque consideraba a los prácticos unos inútiles y en parte porque el ninguneado *harbour master* civil (al que tampoco consideraba a su altura profesional), se había «sumergido» alegando la imposibilidad de controlar nada por carecer de embarcación.

Antes de convertirse en CXO y flagelo de inútiles, Frederick Evan Wyatt había alimentado su ego mandando buques mercantes (alguno de pasaje) desde los 26 años. También había pertenecido a la Reserva Naval (RNR) y, tras ser movilizado al comienzo de la guerra, sus espectaculares informes personales le permitieron ascender dos empleos en dos años, el último (a CF) por solicitud directa del AJEMA canadiense al Almirantazgo Británico (Wyatt era inglés). Su capacidad está fuera de duda, pero su arrogancia debía ser insufrible y, como otros «gallos portuarios», inició su ruina colisionando con los prácticos; Wyatt llevaba quejándose de su falta de colaboración al menos desde junio de 1916, y en marzo de 1917 ya había entregado al Jefe del Arsenal dos escritos al respecto, cuyo contenido el capitán de navío Martin elevó a Ottawa haciéndolo suyo. El conflicto se complicó con los movimientos de salida: a los buques de entrada los controlaba el propio CXO en la red A/S, y los convoyes de salida (bajo mando naval) estaban «controlados» de antemano pero, a despecho de la normativa, en algún momento los prácticos dejaron de pedir permiso al CXO para sacar los buques independientes, informando de los movimientos ya efectuados a posteriori y por teléfono. Aunque nadie lo menciona, es probable que los prácticos tuvieran algún arreglo con la oficina

del CXO para encontrar las redes abiertas, y el propio Wyatt declaró que su principal interés en estos buques era notificar su salida a otras autoridades.

A mediados de 1917 el capitán de fragata Wyatt dejó de recibir también informes *a posteriori*, al parecer después de que el escribiente de la oficina de prácticos (un adolescente de 15 años) creyera que su interlocutor en la oficina del CXO no tomaba nota de los barcos que le dictaba y se reía de él por teléfono. El irritado Wyatt elevó al Jefe del Arsenal tres partes en tres meses pero, según el capitán de fragata Marshall (ver bibliografía), Ottawa habría traslado al jefe del Arsenal la *...political reluctance to interfere with the Pilotage Commission and the patronage connected with it*. El concepto «patronage» cobra una dimensión surrealista si consideramos que, en 1917, el presidente de la Comisión de Prácticaje de Halifax era el *sheriff* del condado. Todo apunta a que, aunque bien pagados, los prácticos no pinchaban ni cortaban en la Comisión, siendo unos currantes a los que se exigía seis meses de embarque, probablemente un título de patrón, un examen y dos años de prácticas... en la lancha. Visto lo ocurrido, es difícil sustraerse a la opinión de que, para ellos, el Reglamento de Abordajes sólo era una referencia susceptible de ser pasada por el arco de triunfo. En su último parte (elevado en septiembre) Wyatt informó de incidentes con buques de salida en las redes A/S, rechazando la respon-

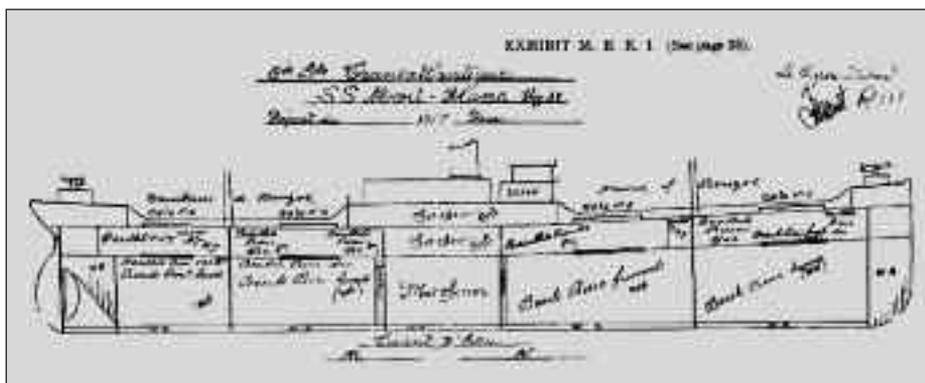


Al parecer esta es la única foto que se conserva del *Mont Blanc*, y corresponde a una escala en Halifax muy anterior al accidente; en 1917 el buque estaba pintado de gris naval.

(Foto: Maritime Museum of the Atlantic).

sabilidad de lo que pudiera ocurrir pero, según su versión, el capitán de navío Martin le habría informado (por lo visto erróneamente) que no tenía potestad para sancionar a los prácticos. Al poco, este último fue comisionado temporalmente a Londres y, en su ausencia, el 30 de noviembre le relevó el capitán de navío Pasco, que dado su carácter accidental no alteró las normas. Cinco días después se presentó en la bocana del puerto el *Mont Blanc*, un mercante francés con instrucciones de unirse a un convoy para Europa, y hacia las 1700 horas un *examining officer* de Wyatt le dio el visto bueno; ya era de noche, y el oficial indicó al práctico que a la mañana siguiente, cuando se abriera la red, fondeara el buque en Bedford Basin. Quedó claro que el *Mont Blanc* transportaba explosivos, pero habría dado igual que transportara aguacates porque no existían instrucciones específicas para este tipo de carga; mientras el oficial informaba a Wyatt, el buque fondeó a esperar la luz del día.

Para estar a punto de pasar a la Historia, el *Mont Blanc* era un buque muy poco impresionante: se trataba de un clásico (y descuidado) «tres islas» con puente al medio, cuatro bodegas y cuatro entrepuentes. Construido en Inglaterra en 1899, tenía 97,5 m de eslora, 13,6 de manga y 3.121 TRB, y lo propulsaba una máquina de vapor que, según su jefe de máquinas, daba unos 900 IHP reales y no permitía pasar de 7,5 nudos con calma chicha. Debía ser un baldón para su prestigiosa naviera (la Compagnie Générale Transatlantique), pero en tiempo de guerra vale casi todo; además, el buque navegaba pintado de gris naval y requisado por el Estado, que tras convertir por arte de magia a su capitán en oficial de la Reserva Naval, le había endosado dos montajes (de 90 y 95 mm) y seis artilleros. En aquel viaje procedía de Nueva York, donde había cargado 1.766 t de ácido pícrico húmedo (inflamable), 600 de ácido pícrico seco (explosivo), 250 de TNT (explosivo) y 62 de algodón pólvora



Plano de estiba del cargamento de explosivos del *Mont Blanc*; la rotulación del documento sugiere que se usó como prueba judicial.

(Gráfico procedente de la página www.svpproductions.com).

(explosivo). Como la carga abarrotaba las bodegas sin agotar el peso muerto, también le habían endosado una cubertada de 494 bidones de bencina (gasolina), que hicieron compañía a 400 disparos escasos de la artillería propia. De este modo, un improvisado oficial de la Reserva Naval quedó al mando de la bomba más poderosa de la Tierra. Sin duda, el capitán Aimé Le Medec hubiera cambiado tanto «poder explosivo» por más *horsepower*: al menos, le habría servido para alcanzar los 10 nudos y no verse rechazado de los convoyes rápidos que salían de Nueva York. Ahora tendría que mendigar en Halifax su admisión en un convoy lento, aunque con menos de ocho nudos tenía muchas posibilidades de acabar cruzando el Atlántico en solitario. Su primer oficial ya había sobrevivido a un naufragio a manos de un submarino alemán en el golfo de Vizcaya, pero con semejante carga no cabía hacerse ilusiones; por si acaso, desde la salida de Nueva York los dos botes salvavidas estaban listos para ser arriados en un par de minutos.

Seguridad marítima

El 6 de diciembre el sol salió en Halifax a las 0736, y seis minutos antes el *Mont Blanc* cruzó la primera red precedido del vapor norteamericano *Clara*, que también se dirigía a Bedford Basin; como en la ría estaba prohibido superar los 5 nudos subían en avante media (unos cuatro nudos), con la ventaja de que el *Mont Blanc* gobernaba bien incluso a menor velocidad. El buque tenía una pequeña caseta de gobierno que compartían el timonel y el tercer oficial (no titulado y a cargo del telégrafo de máquinas), mientras el capitán Le Medec y el práctico Francis Mackey compartían el alerón... y un viejo problema: ¡el inglés del capitán! Tras el abordaje se intentó hacer sangre con una afasia que sólo era aparente: consta que práctico y capitán se entendían perfectamente en «singlish»... ¡y por gestos!, y que, como suele ocurrir entre profesionales, pensaban al unísono. Hasta podría decirse que, en 1917, algunos gestos eran más seguros que las palabras, sobre todo en un buque de construcción británica donde, para caer a una banda, se metía caña a la opuesta. Aunque su formación era equivalente a la de un patrón con mando hasta 100 TRB, el práctico Mackey llevaba 22 años de servicio y se las sabía todas; aquella mañana gobernaba el *Mont Blanc* aproando a puntos de tierra, que pasaba a Le Medec en «singlish» y éste al timonel en francés. La bajamar era hacia las 0800, no había corriente significativa, soplabla una brisilla del E y la visibilidad era aceptable en el puerto, pero con algo de calima en los Narrows.

La ciudad de Halifax, su puerto y el Arsenal se extendían unos cinco kilómetros a lo largo de la ribera SW de la ría (subiendo a babor), entre George Island (donde anclaba la segunda red A/S) y el comienzo de los Narrows, mientras que en la orilla opuesta se encontraba la localidad de Dartmouth. Como los fondos solo eran relativamente limpios, se subía «de boya a boya»;



Escenario y movimientos previos al accidente, con indicación de las defensas portuarias. (Elaboración propia sobre una foto de *Google Earth* retocada para simular la línea de costa e infraestructuras adyacentes en 1917).

alguna declaración sugiere que, en 1917, se consideraba «canal» las sondas superiores a cinco brazas (9,15 m). Una milla aguas abajo de los Narrows estaba fondeado (en medio de la ría) el crucero británico HMS *Highflyer*, que tenía previsto salir al día siguiente escoltando un convoy. Hacia las 0834 el *Mont Blanc* dejó al crucero unos 100 m por babor, pasando a otros 120 de tierra por estribor. Al sobrepasarlo apareció otro buque algo abierto por babor, a poco más de una milla: parecía estar entrando a buena velocidad en los Narrows, donde debía reducirse a menos de los 5 nudos autorizados con carácter general. Al verlo, *the helm of the Mont Blanc was ported a little* (lo que significa «un poco a estribor») y se moderó a «avante despacio»; también dieron una pitada corta (caigo a estribor), pero, según los franceses, a unos tres cuartos de milla el otro buque respondió con dos (caigo a babor). En el *Mont Blanc* repitieron la pitada corta, pararon máquina y, como ya navegaban pegados a tierra, cayeron un poco más a estribor y mantuvieron el rumbo. Con 6,2 m de calado no tenían alternativa y, en mi opinión, dar atrás podía comprometer el gobierno. Si la prisa es mala consejera, el buque que tenían

sion for Relief in Belgium lo fletó para llevar alimentos a ese país, ocupado por los alemanes y víctima de una hambruna. Era un «currante» de buena familia, sólido y elegante a pesar del enorme Belgian Relief que (por aquello de los submarinos) le habían pintado en los costados; además de buena pinta tenía 131,2 m de eslora, 13,8 de manga, 5.043 TRB, y una máquina de vapor de unos 2.500 HP reales que no le permitían pasar de 11 nudos. El *Imo* había llegado en lastre a Halifax tres días antes para obtener el «Navicert» que, tras cargar en Nueva York, le habría permitido dirigirse a Europa; el reconocimiento y expedición de estos pasavantes para buques neutrales (como vimos, por la Royal Navy), se efectuaba desde un «guard ship» fondeado a la entrada de Bedford Basin. Finalizados los trámites, el noruego debería haber salido la tarde anterior, pero antes tenía que rellenar carbón, las gabarras se retrasaron y, para mortificación de su capitán, cuando ya tenían presión levantada y práctico a bordo llegó la hora de cerrar la red, y tuvieron que permanecer fondeados hasta la mañana siguiente.

Aquella noche al práctico se le debieron pegar las sábanas, porque embarcó mientras el *Imo* levaba el ancla, a las 0810, y la red A/S cerraba a las 0900; iban tan justos que, según el irritado capitán de fragata Wyatt, *might have found the gates closing on top of her*. Es lícito suponer que los noruegos tenían prisa, pero aquel día se habían levantado con el pie izquierdo y ya no cambiaron de «banda». Al abocar los Narrows avistaron al *Clara*, que subía por delante del *Mont Blanc*, y el *Imo* dio una pitada corta para cruzarse babor con babor pero, en un alarde de «navegación creativa», el práctico del *Clara* decidió mantenerse a babor para atajar, respondiendo con dos pitadas cortas y obligando al noruego a cruzarse estribor con estribor. Había calima, y cuando se cruzaron el práctico del *Clara* les avisó por megáfono que detrás venía otro barco. Es opinión extendida que, el cruce a contramano, hizo que el *Imo* abocara los Narrows por la banda equivocada, pero no creo que influyera en el abordaje; en cambio, es posible que el *Clara* hiciera perder algún minuto a los noruegos al escamotearles el «atajo»: a fin de cuentas, en una corporación de prácticos presidida por un sheriff es natural que impere «la ley del más rápido». Ahora le tocaba al *Imo* hacer alarde de «rapidez»: con el agobio de que no le cerraran la red navegaba a unos siete nudos, pero a la altura del Muelle 9 había que caer unos 30° a estribor en una zona donde la canal tenía poco más de 300 m de ancho. Por eso se llamaban los Narrows, y por eso se cruzaban a menos de cinco nudos: para entonces el práctico del *Imo* ya se había convertido en un «hombre orquesta» que daba órdenes al timonel, manejaba directamente el telégrafo de máquinas y tocaba la bocina. El siguiente clavo en el ataúd del millar y medio de personas que estaban a punto de morir lo puso el *Stella Maris*, un remolcador civil fletado por la Marina canadiense que había salido hacia las 0830 de la zona del dique hacia Bedford Basin. Navegaba a cuatro nudos escasos, remolcando dos gabarras con una longitud total de tren (incluyendo el remolcador) de unos 100 m; como el práctico del *Clara*, su

capitán era partidario de los atajos, y en vez de cruzar perpendicularmente la ría para incorporarse a «su derecha» aprobó a los Narrows. Por eso, cuando vio aparecer al *Imo* (probablemente a unos 1.000 m, cerrando por su amura de Br y a punto de doblar el muelle 9), el remolcador y su tren todavía estaban a babor del eje de la ría, al S del muelle 6. El capitán comentó que el *Imo* ...*was going as fast as any ship he ever saw in the harbour* (su acompañante mencionó unos improbables 8/10 nudos), ordenando caer a babor para dejarle «cancha». El *Imo* emitió una señal fónica sin precisar y cayó a estribor, a pasar verde con verde, pero al estar casi a su altura dio una pitada corta; extrañados, en el remolcador miraron hacia popa y, sobre el reflejo del sol, descubrieron al *Mont Blanc*. En el puente del *Imo* la cosa debió ser más emocionante: negociar la curva a esa velocidad aconsejaba pegar la amura al límite de estribor de la canal, pero llegados a este punto un remolcador ocupaba «su» sitio, restringiendo la caída y abocándoles a acabar «derrapando» contra la orilla opuesta donde, para colmo, se acababa de materializar un mercante. Consta que ordenaron «atrás toda» y «para» al tiempo que caían un poco a estribor, pero no lo suficiente para conjurar el embrollo: el primer oficial del remolcador reconoció qué impedía al *Imo* caer más a estribor (*she would come pretty near our scows [gabarras] astern*) y por qué (*we may have had time to make the turn probably we could have*).

Recordemos que, tras haber dado una pitada corta y (según ellos) ser contestados con dos, el *Mont Blanc* se mantenía pegado a «su» orilla de Er con la máquina parada y los esquemas rotos. Cuando el *Imo* sobrepasó la última gabarra (estribor con estribor) todavía debía ir a unos seis nudos y estar a unos 400 m del *Mont Blanc*. Los franceses afirman que, tras su segunda pitada corta, el *Imo* respondió con otras dos pitadas; el segundo oficial noruego estaba a proa y confirma las dos pitadas de su buque: dice que estarían a unos 400 m, pero que después dieron una pitada corta (la que oyeron en el remolcador), y los testigos externos no se ponen de acuerdo. En el puente del *Mont Blanc* sólo debían tener ojos para la proa de *Imo*, que se les venía encima; en algún momento tuvieron la certeza de que, a la velocidad a que navegaba, el noruego ya no podría caer a estribor sin darles antes un costalazo e incrustarles en la orilla con explosivos y todo. En un arranque de iniciativa dieron dos pitadas cortas, metieron caña a Br y, pese a ir a tres nudos escasos, el buque cayó limpiamente unos 30° a babor hasta quedar paralelo y a pasar a unos 50 m del costado de estribor del *Imo*, que ya estaba a unos 100 m. Por tercera vez en ocho minutos los noruegos se veían forzados a cruzarse estribor con estribor, pero esta vez proa a tierra, con la salida bloqueada por el *Mont Blanc* y la perspectiva de clavarse en la orilla de no dar atrás. Como era de temer dieron «atrás toda» y, como también era de temer, al estar el buque en lastre su popa cayó a Br como un rayo... ¡y la proa a estribor, hacia el *Mont Blanc*! Los franceses también dieron «atrás toda», parando inmediatamente antes de que, hacia las 0845, la proa del *Imo* impactara con un ángulo de unos 100° en la bodega núm. 1, al comienzo de los finos de proa. Casi lo consiguen.

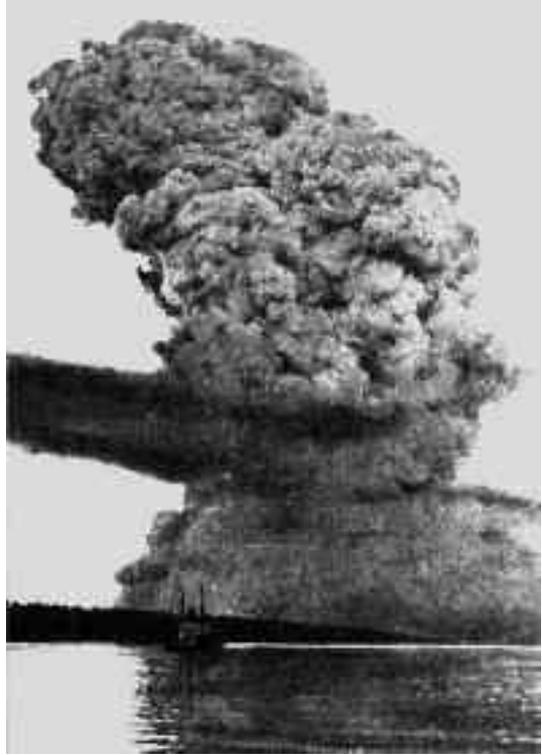
Seguridad física

En el *Imo* el golpe fue casi imperceptible, y a los pocos segundos se separó del francés con unos daños que, en apariencia, se limitaban a una perforación en el pique de proa causada probablemente por su propia ancla de Br, que iba a la pendura. En el *Mont Blanc* el abordaje produjo un boquete de unos dos metros de ancho que, en cubierta, se extendía transversalmente desde la borda a la brazola de la escotilla de la bodega 1 (unos tres metros), y en el costado hasta más abajo de la flotación. Naturalmente hubo chispas, bidones de bencina reventados y un formidable incendio en cubierta, pero esto solo era lo malo; lo peor era que la bodega 1 también ardía, y por un buen motivo, porque a los efectos del abordaje en su carga (muy inflamable) había que sumar la bencina incendiada que, sin duda, caía por el boquete de la cubierta al entrepuente. El plan de esta bodega y parte de su entrepuente iban cargados con ácido pícrico húmedo en bidones de 200 l, y el resto del entrepuente con ácido pícrico seco en bidones más pequeños; contigua y al otro lado del mamparo de popa (pero ya en el entrepuente 2), iba una partida de TNT segregada en un habitáculo de madera y rodeada de algodón pólvora. El alma del *cocktail* era el ácido pícrico seco: una sustancia temible que, además de tóxica e inflamable, es un alto explosivo capaz de estallar por choque, calor, fricción o una mala mirada. El ácido pícrico húmedo es menos temperamental, pero hoy se exige un 30 por 100 de agua para rebajar su clasificación de «alto explosivo» a «inflamable», y la partida «húmeda» del *Mont Blanc* solo tenía un 20 por 100. Otra peculiaridad de este compuesto es que hace estallar explosivos menos sensibles, como por ejemplo el TNT, lo que sumado a la cubertada de bencina convertía al *Mont Blanc* en una broma pesada; en la vista que siguió a la explosión, el capitán de navío Pasco confesó estar sorprendido de que la tripulación francesa no desertara al recibir semejante carga.

El *Imo* empujó a babor la proa del *Mont Blanc*, dejándolo aproado al muelle 6 de Halifax y con una pequeña arrancada avante, pero antes de que el mercante francés pudiera recorrer los aproximadamente 300 m que le separaban de este muelle, ya era un buque fantasma. El capitán Le Medec declaró que, combatir el fuego con mangueras, habría extendido la gasolina incendiada, y su primer oficial (J. B. Glotin) que la válvula de inundación de vapor de la bodega 1 estaba a popa de la escotilla e inaccesible por el incendio, que también impedía ir a proa para fondear: en opinión de Glotin, *there was no human power able to extinguish such a fire*. Cuando un incendio afecta un cargamento de ácido pícrico, las guías de emergencia recomiendan no combatir el fuego y evacuar la zona en un radio de entre 800 (ácido pícrico húmedo) y 1.600 m (seco). Le Medec ordenó abandonar el buque dos minutos después del abordaje y, como los botes ya estaban en *stand-by* desde la salida de Nueva York, pasados otros cinco estaban a flote y cargados. Con el capitán ya embarcado, el primer oficial se percató de que el jefe de máquinas seguía en

sus dominios, y se produjo una escena muy embarazosa. Según Le Medec, *as I had gone down a rope I went down quicker than the first officer, who was going down the ladder*, por eso fue Glotin quien regresó a bordo y llamó al jefe, que dejó la máquina tras disparar la seguridad de la caldera. Le Medec declaró que él también intentó regresar, pero *I was at half way up the ladder when I saw the first engineer above, and we went down together. That is all the truth. I wanted to stay on board, but the first officer took me by the arm and told me to come down-twice this was done*. El primer oficial (una joya) confirmó plenamente la versión del capitán, pero el jefe de máquinas declaró que el último en abandonar el barco fue él.

Ambos botes debieron abandonar el costado hacia las 0855, y lo hicieron bajo las narices de la embarcación de servicio del Arsenal (el *CD-73*, un pesquero transformado), que les ofreció subir a bordo sin obtener respuesta; preguntado si le avisaron del peligro, el patrón del *CD-73* declaró que *...was some talking and commotion in both boats but as to giving warning, I heard none*. Se alegaron problemas de idioma, pero lo cierto es que el práctico y el primer oficial hablaban inglés; quizá pensaron que no era el mejor momento para iniciar un expediente administrativo con la Navy. Es significativo que, aunque el *Mont Blanc* estaba a punto de llegar a Halifax, los botes se dirigieran a la ribera opuesta. Según el práctico fue idea suya (*I suggested at first with a wave of my hands*), basada en un cálculo discutible (*I thought we could get there quicker*) y, sobre todo, en razones de orden práctico (*...it was the opposite way of the ship... I considered it most prudent on account of the trees on the other*



Esta foto de la explosión se cree que está obtenida desde Bedford Basin, unos cuatro kilómetros al NW; la nube negra estratiforme que se observa a la izquierda (a media altura) parece corresponder el incendio anterior a la deflagración. (Foto de autor desconocido procedente de Library & Archives Canadá).

side). En seis minutos los botes llegaron a Dartmouth, y sus 42 ocupantes se adentraron en tierra. Para entonces el *Mont Blanc* ya había «atracado» por su cuenta en Halifax, casi paralelo y un poco abierto del muelle 6, con un cuarto de eslora por fuera y varado de proa. Aún sin explosivos, su presencia allí era un fastidio porque el incendio podía afectar al muelle de madera y resultaba inoportuno para el *Picton*, un mercante británico que descargaba munición a menos de 200 metros.

Al ver al *Mont Blanc* en apuros, el remolcador *Stella Maris* fondeó sus gabarras y se acercó al costado del mercante a echar una mano. Hacia las 0900 se le unieron una pinaza de vapor del HMCS *Niobe*, al mando del contraemaestre Mattison, y una ballenera del HMS *Highflyer* con su segundo a



El *Imo* arrojado a tierra tras la explosión: ha perdido su enorme chimenea y los manguerotes, y los botes y el puente descubiertos están reducidos a astillas, pero el casco parece intacto. Sorprende que, tras el abordaje, la roda no tenga deformaciones visibles; cabe achacarlo al ángulo de incidencia (casi perpendicular), a que el *Mont Blanc* estaba prácticamente parado y, obviamente, a la solidez de su construcción. Obsérvese la marca de costado «Belgian Relief» para advertir a los submarinos. El buque fue reparado y puesto de nuevo en servicio, pero su querencia por las piedras hizo que, cuatro años después y con el nombre de *Gubernuroren*, se perdiera definitivamente en una embarrancada en las Islas Malvinas. (Foto de autor desconocido procedente de la página *web* del Gobierno de Nueva Escocia).

bordo (capitán de fragata Triggs), que tomó la voz. El remolcador ya había comenzado a lanzar agua al buque incendiado, pero Triggs ordenó al patrón que le diera un remolque a popa y lo sacara de allí; Mattison y sus hombres subieron al *Mont Blanc* por la escala de gato de babor para hacer firme un cabo de cinco pulgadas que, como era de temer, resultó inadecuado. Mientras en el *Stella Maris* sacaban un cabo de 10 pulgadas de la bodega, el capitán de fragata Triggs se dirigió en su ballenera hacia el *Imo*, que intentaba infructuosamente revirarse para volver al fondeadero. En el muelle 6 acababa de llegar el primer vehículo de bomberos que, sin conocer la carga del buque, extendían las mangueras: el calor era tan intenso que no les permitía mirar el incendio. En estas, el patrón del *CD-73* (que se mantenía en las proximidades) notó tres pequeñas explosiones a proa del *Mont Blanc* e inició una «retirada estratégica» que, al menos, le permitió contarle (*I came to the conclusion from the dense black smoke... the vessel was loaded with oil and I thought I had better get out of the way*).

A las 0905 el *Mont Blanc* se desintegró en una explosión cuya potencia se ha estimado en 2,9 kilotonnes; el «hongo» tenía más de 3.000 m de altura y, de creer los relatos, una de las mayores piezas que quedaron del buque fue el tubo de un cañón, que aterrizó a 5,6 km. La onda de choque destruyó los edificios en un radio de 800 m y los dejó inhabitables hasta los 1.600, aunque hubo daños a 16 km y efectos sísmicos perceptibles a más de 100; en la zona portuaria una ola de varios metros causó víctimas y daños adicionales, y en la ciudad cayó del cielo un diluvio de metralla incandescente. Cocinas y estufas incendiaron buena parte de los edificios dañados, que en su mayoría eran de madera, y centenares de personas que miraban el incendio tras los cristales de las ventanas sufrieron graves lesiones oculares o perdieron la vista. Quienes estaban a flote no salieron mejor librados: hay constancia de al menos cinco buques destruidos y otros 28 dañados, con más de 150 tripulantes muertos. En el *Imo* murieron siete personas, incluyendo el práctico y el capitán, y la explosión, la ola y el desgobierno empujaron al buque por cuarta vez a la orilla «equivocada», donde quedó tirado como una colilla y semihundido. La *CD-73* se libró sin víctimas mortales, pero en las embarcaciones destacadas por el HMS *High Flyer* y el HMCS *Niobe* sólo hubo un superviviente, y en el remolcador *Stella Maris* perecieron 19 de sus 24 ocupantes. Aunque la munición del *Picton* no llegó a estallar, sus estibadores sufrieron una carnicería y, para colmo, les cayó del cielo una roca de una tonelada, sin duda procedente del fondo de la ría. Como vimos hubo 1.611 muertos «confirmados» y unos 9.000 heridos, pero hay cálculos que elevan el número de fallecidos a 2.000; algunos fueron enterrados en una fosa común, cerca de las tumbas donde cinco años antes se habían enterrado los cadáveres sin identificar del *Titanic*. De los tripulantes del *Mont Blanc* sólo cayó un artillero, alcanzado en tierra por la explosión y que falleció al día siguiente.

Seguridad jurídica

Tres horas después de la explosión, el contralmirante británico destacado en Halifax para organizar convoyes envió un explícito mensaje a sus superiores que terminaba: *...please notify all centres Halifax out of action for some time*. El Jefe del Arsenal resultó descalabrado en su vivienda oficial, y sus instalaciones quedaron para el arrastre: baste decir que el Hospital Naval estuvo funcionando durante horas sin techo ni ventanas. También en el Arsenal, los alumnos de la Escuela Naval (el Royal Naval College) se salvaron de una masacre porque, aquel día, la formación de las 0900 se había retrasado a las 0915: la Escuela tuvo heridos por cristales, pero su único «muerto» (un suboficial instructor) resucitó espontáneamente en la morgue. Al día siguiente saltó un temporal del N fuerza 9 que degeneró en una nevada histórica; en el Arsenal la nieve llegaba hasta la cintura, pero la escena no tuvo ningún encanto porque la mitad de los habitantes de Halifax tenían la vivienda dañada o destruida. De algún modo la «cosa naval» se fue arreglando, y cinco días después de la explosión el HMS *Highflyer* y otro escolta pudieron salir de Halifax con un convoy lento de 33 mercantes. La «cosa civil» se presentó más complicada: al principio hubo considerable paranoia de espías y sabotadores, pero cuando quedó claro que el abordaje no había sido cosa del Kaiser, todas las miradas se volvieron hacia los buques involucrados... y la Marina canadiense.

El 13 de diciembre se inició la «formal enquiry» ante el «Judge in Admiralty», un juez civil asesorado por dos capitanes de navío; el cabreo de la opinión pública aconsejaba diligencia, pero juzgar esta masacre al cabo de una semana y en Halifax era una invitación al linchamiento. La «neutralidad judicial» empezó mal y acabó peor: la explosión había dejado el Palacio de Justicia sin cristales ni electricidad (¡en diciembre y en Canadá!), y Su Gélida Señoría se alumbraba con lámparas de petróleo; el resultado fue una «enquiry» tan poco «formal» que, pasado un siglo, todavía es un referente de parcialidad. Para los profesionales estaba claro que el *Imo* había navegado como un elefante en una cacharrería, pero el capitán y el práctico lo habían pagado con su vida; en cambio, tras el abordaje los franceses habían dado el cante con una actuación que se llegó a describir como *less than admirable*. El abogado del *Imo* creó un escenario virtual donde su representado (que supuestamente navegaba «por su derecha» y a paso de tortuga) había sido abordado por una maniobra sin sentido del francés, y el juez le permitió usar el acoso, la injuria y la descalificación gratuita con los testigos. Aún admitiendo la posibilidad de que el *Mont Blanc* malinterpretara pitadas destinadas al remolcador, su «anti-reglamentaria» caída a babor había sido una maniobra *in the agony of collision* de libro, prevista en los Reglamentos de Abordajes de todos los tiempos.

La selección de un «responsable» de nivel adecuado fue menos burda: el 23 de enero el jefe accidental del Arsenal (capitán de navío Pasco) compareció



Escenario tras la catástrofe: en esta perspectiva el Muelle 6 (donde el *Mont Blanc* hizo explosión) se encuentra fuera de encuadre, a la izquierda de la foto y en la dirección que señalan los árboles caídos; en la orilla opuesta se ve el casco del *Imo*. La montaña de escombros tras los vagones es, casi con seguridad, lo que queda de la Sugar Refinery, una construcción de nueve plantas situada a poco más de 200 m de la explosión. Obsérvese que, salvo la estructura desnuda de un edificio de hormigón junto a la proa del dique seco y alguna otra más alejada, no queda casi nada en pie. El buque en dique (ver recuadro) es el mercante noruego *Hovland*, que ha perdido cinco tripulantes y sufrido destrozos en la superestructura (obsérvese la chimenea caída sobre el costado de Br); a juzgar por su silueta, el crucero visible a su izquierda es el *HMS Highflyer*. (Montaje y edición propios de dos fotos de autor desconocido).

con la cabeza vendada y declaró que él no sabía que el *Mont Blanc* transportara explosivos porque, en contra de lo habitual, Nueva York no había informado a Halifax (...on this particular occassion we got two telegrams and the cargo was not mentioned in either). Preguntado si *there was no person on duty... who could have prevented the Imo leaving the anchorage at the Basin on that morning*, fue al grano (*commander Wyatt could have stopped her*), aunque puntualizó que el *Imo* había dejado el fondeadero sin permiso, matizando: *acording to commander Wyatt*. En su comparecencia Wyatt explicó que, aunque la incapacidad ajena le obligaba a veces a hacer ese trabajo, *I have not been appointed as harbour master*, que en lo que a él atañía el *Mont Blanc* tenía un *perfectly clear passage* porque no había autorizado la salida del *Imo*, y que la responsabilidad de que saliera sin permiso era *absolutely* del práctico; de paso, hizo pedagogía cuando su interrogador confundió la carga

del *Mont Blanc* con munición (*munitions do not mean explosives*). Se perdió al declarar que, últimamente, los prácticos no cumplían adecuadamente sus instrucciones: preguntado si se había quejado a la Comisión de Prácticos dijo que él se quejaba al jefe del Arsenal, y cuando se le dijo que los prácticos no habían recibido ninguna queja, respondió *I know nothing about what the Captain... does*, garantizándose la hostilidad del *staff*. Paradójicamente, complicó su situación al limitar la desobediencia de los prácticos a uno o dos casos, «personalizando» así la falta del *Imo*; quizá lo hizo tratando de ocultar la humillación de que, entre el *patronage* de los prácticos, la *political reluc-*



Algunos protagonistas de la tragedia: de arriba a abajo y de izquierda a derecha el capitán de navío Martín (jefe del Arsenal), el capitán de navío Pasco (jefe accidental del Arsenal), el capitán de fragata (RNR) Wyatt (Chief Examination Officer), el capitán de fragata Triggs (segundo comandante del HMS *Highflyer*), Francis Mackey (práctico del *Mont Blanc*) y Horatio Brannen (capitán del remolcador *Stella Maris*). (Composición propia con seis fotos de autor desconocido).

tance a intervenir de Ottawa y la falta de apoyo de su jefe, hacía meses que sus normas eran papel mojado.

Cuando el capitán de fragata Wyatt compareció al día siguiente, la Sala ya conocía la futilidad de su «control» por conversaciones con varios prácticos. Debió percibir que se había abierto la veda por la insolencia con que le interrogó el abogado del *Imo*, que también lo era de su difunto práctico. Tras acusarle de ir contra el *British fair play* difamando a un muerto, el abogado le obligó a reconocer que la «no autorización» de su defendido para sacar el buque no era excepción, sino norma, echándole en cara que se hubiera llegado a esa situación por estar ilocalizable. Al salir a relucir de nuevo la (inexacta) ausencia de quejas a la Comisión de Prácticos, el acorralado Wyatt exhibió los partes que había elevado al anterior jefe del Arsenal (capitán de navío Martin), manifestando que *what he does afterwards is none of my business*. De paso, arruinó la coartada del jefe accidental declarando que la carga del *Mont Blanc* se conocía dos días antes de su llegada, y que el capitán de navío Pasco ...*should have known*. El abogado llegó a insinuar que Wyatt se había comportado con cobardía tras la explosión, pero la virulenta reacción del oficial exigiendo el nombre de quien había dicho eso le hizo recular. Fue una victoria pírrica, porque la copia de los partes nunca apareció, y el capitán de navío Martin sufrió lagunas de memoria sobre su recepción y elevación a Ottawa. En cambio, sí acabó trascendiendo la queja por falta de fondos que la primera esposa de Wyatt había elevado a la Marina, dejándole a la altura del betún porque, en 1917, un auténtico caballero no se divorciaba.

El 4 de febrero el juez entregó sus conclusiones: el abordaje era culpa del *Mont Blanc*, recomendándose la inhabilitación y procesamiento de su capitán y del práctico. El capitán de fragata Wyatt (a quien ya habían cesado como CXO) era culpable de negligencia, señalándose expresamente que *...the evidence is far from satisfactory that he ever took any efficient steps to bring to the notice of the Captain Superintendent neglect on the part of the pilots*. Aunque la actitud de los prácticos no se consideró causa próxima del abordaje, no escaparon sin un sarcástico dardo del juez (*It would seem that the pilots of Halifax attempt to vary the well known Rules of the Road*), y a las pocas semanas el servicio quedó bajo control federal. Capitán, práctico y ex-CXO fueron detenidos de inmediato acusados de homicidio, sin que en el caso de Wyatt la policía se molestara en informar al jefe del Arsenal. Tras consultar a sus superiores, el capitán de navío Pasco *was told to take no action*, lo que suponía arrojar a su subordinado a los lobos pese a su fuero militar y el «ámbito naval» de su supuesto delito. Gracias a lo que hoy se considera un hito judicial, en abril los tres estaban absueltos, pero la resistencia de Wyatt a dejarse «colgar» había comprometido a sus superiores y al gobierno federal. De haberse demostrado que el desgobierno desencadenante de la masacre era conocido y tolerado por motivos de *patronage*, la cosa se habría puesto muy fea en Ottawa.

Tras su eficaz servicio como «cortafuegos», el capitán de navío Martin fue destinado a la remota base de Esquimalt, y el capitán de navío Pasco acabó en Terranova. El «destino» de Wyatt fue diferente: aunque absuelto, se había convertido en un inepto para los civiles y un paria (por desleal) para los militares. Pasado el peligro, el «AJEMA» canadiense sirvió su cabeza al gobierno: como era un *Imperial Officer in Canadian Pay* le devolvieron a la Royal Navy, y Wyatt, que ya debía sufrir «sobredosis naval», pidió la cuenta al Almirantazgo y se la dieron; acabó la guerra en el Ministerio de Transportes, y después volvió a la Marina Mercante. Los armadores del *Mont Blanc* (que afrontaban una indemnización de dos millones de dólares a los del *Imo*) recurrieron la sentencia, y en 1919 el Tribunal Supremo de Canadá falló que ambos buques eran culpables por igual. Al año siguiente el Privy Council de Londres confirmó en apelación la sentencia del Supremo: su fallo criticó a ambos buques por permitir una aproximación excesiva (400 pies) a rumbos casi opuestos antes de dar atrás. La caída a babor del *Mont Blanc*, aunque criticada implícitamente, se calificó de *excusable* dadas las circunstancias.



BIBLIOGRAFÍA Y FUENTES

Este artículo se basa en las declaraciones testimoniales ante el tribunal que juzgó el abordaje en primera instancia, y documentación de las dos apelaciones. A veces las declaraciones son subjetivas o están tergiversadas: para una perspectiva más distante utilicé el libro de John Griffith Armstrong, antiguo profesor del Royal Military College of Canadá (*The Halifax Explosion and The Royal Canadian Navy; Inquiry and Intrigue*; 2002-University of B. C. Press). También usé la *review* que hizo de este libro Rowland Marshall, capitán de fragata retirado de la Reserva Naval y antiguo profesor de la Saint Mary's University de Halifax. En los expedientes a los que tuve acceso, la declaración del capitán de navío Martin no aparece con la del resto de los testigos, y mi única referencia es la obra de Armstrong. Algunos datos judiciales proceden de la página *web* *The Courts of Nova Scotia*, y los referentes a buques de Joseph Scanlon (*The Maritime Aspects of the 1917 Halifax Explosion*) y el Maritime Museum of the Atlantic de Halifax, sin olvidar otra treintena de trabajos y documentos. El atrevimiento de intentar encajar en un gráfico un mar de contradicciones es solo culpa mía; sigo en ljartor@gmail.com



FOTOGRAFÍAS CON HISTORIA

EL NIÑO NÁUFRAGO (PARTE I)

Juan ESCRIGAS RODRÍGUEZ
Doctor en Historia Contemporánea



A fotografía es un arte que sirve para auxiliar a la historia. En ocasiones, con una fotografía se pueden abrir líneas de investigación que permiten desvelar cuestiones que de otra manera resultarían de difícil acceso.

Con esta serie de artículos pretendo seguir alguna de esas líneas de investigación que he abierto gracias a la fotografía y profundizar en las historias que cuentan. Me apoyaré además en abundante material fotográfico que permita continuar y completar el relato.

En un principio, comenzaré con la Guerra de Cuba, y en concreto con las vicisitudes de la escuadra de Cervera, para continuar con algunas historias del siglo XIX y del XX hasta la Guerra Civil.

Hace algunos años, conseguí en una subasta en Estados Unidos una fotografía en la que aparecen marineros de la escuadra de Cervera presos en los Estados Unidos en el campo de prisioneros de Camp Long, en la isla de Seavey en Portsmouth (New Hampshire). Inicialmente, la consideré una fotografía más a unir a la extensa colección que tengo de estas jornadas, pero al recibirla me di cuenta de que tenía algo especial. Había un niño entre los marineros y los soldados españoles y americanos y, claro, me asaltaron muchas preguntas: ¿qué hace un niño en la foto?, ¿era español?, ¿tiene algo que ver con las dotaciones de la escuadra? Intentaremos contestar todas estas preguntas y algunas más.

Tras el combate

Tras el combate naval de Santiago de Cuba celebrado el 3 de julio de 1898 entre la Escuadra del Atlántico, al mando del almirante Cervera (Almirante) y



la Escuadra norteamericana, al mando del almirante Sampson, España perdió todos sus buques, los cruceros-acorazados *Oquendo*, *Teresa*, *Vizcaya* y *Colón*, que junto al destructor *Plutón* fueron varados en las costas cubanas, y el destructor *Furor*, hundido por los norteamericanos.

Me ha resultado difícil precisar la suerte de cada uno de los marinos que participaron en el combate de Santiago de Cuba, pero intentaré relatar de la forma más minuciosa que pueda las vicisitudes de los miembros de la escuadra a lo largo de estos primeros artículos para ir desarrollando cada una de las líneas de investigación.

Entre los supervivientes, parte consiguió llegar a Santiago tras no pocas vicisitudes, otros fueron hechos prisioneros por los mambises y entregados posteriormente a los norteamericanos, otros fueron prisioneros de los estadounidenses y algunos incluso fueron rescatados por buques fletados por periodistas norteamericanos e ingleses y entregados a los miembros de la US Navy.

A los muertos en la mar y en tierra del día 3 de julio hay que sumar los fallecidos con anterioridad al combate, debidos principalmente a los bombardeos en Santiago durante el bloqueo, a la acción de guerra en las Lomas de San Juan del 1 de julio, a enfermedad común o a haberse ahogado; incluso uno de ellos se suicidó.



Fotografía tomada en las playas de Santiago de Cuba por John C. Hemmet, publicada en su libro *Cannon and camera*, que muestra a los marinos de la escuadra que quedaron en las playas el 4 de julio de 1898 recogidos por un buque de fotógrafos norteamericano.



De la misma procedencia que la anterior, muestra a dos marineros españoles muertos.

Prisioneros

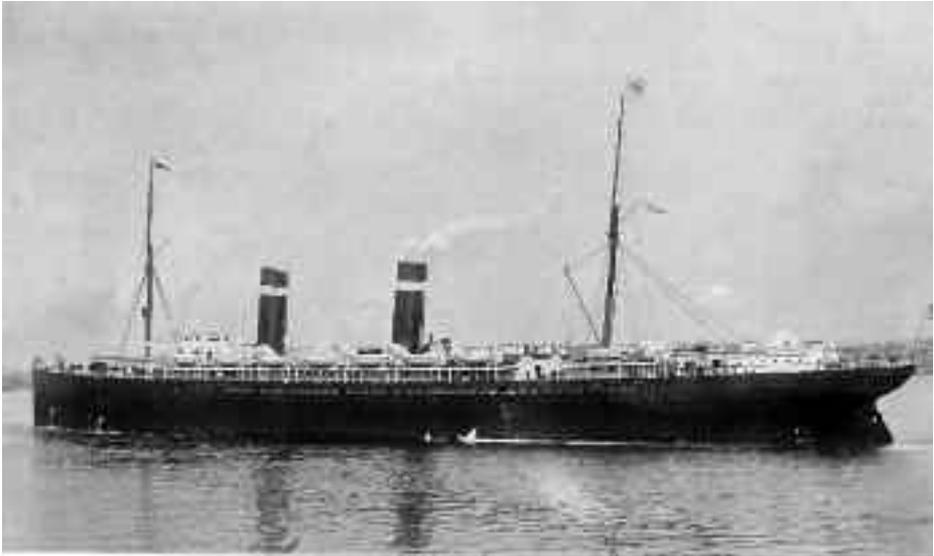
La concentración de presos españoles quedó establecida en tres buques. Los cruceros auxiliares USS *Saint Louis* y USS *Harvard* y el buque hospital USS *Solace*.

Examinaremos ahora las derrotas y hechos sucedidos en estos tres buques antes de rendir viaje.

USS Saint Louis (1)

El día 4 de julio embarcó en este buque, procedente del USS *Iowa*, la mayoría de la dotación del *Vizcaya*. Al día siguiente, el resto de las dotaciones

(1) Crucero auxiliar armado con cuatro cañones de tiro rápido de cinco pulgadas, ocho de seis libras y un cañón Gatling. Dato procedente del libro *American Line. New York to Southampton*. 1898.



USS Saint Louis.

españolas que permanecían a bordo del acorazado americano acabó de embarcar en el crucero auxiliar. El día 6 fondeó el buque en la Caimanera, y a media tarde levantó fondeo y se hizo a la mar en demanda de los Estados Unidos.

Las condiciones de vida de los marineros presos no eran precisamente las más adecuadas, lo que no permitió la mejora de la salud de los enfermos, que aumentaban diariamente. La mayor parte de los que enfermaban de fiebres había formado parte de las compañías de desembarco de la escuadra en Santiago de Cuba antes de salir a la mar el día 3.

En el tiempo que duró el tránsito, la dotación de marinería solo pudo subir a cubierta dos veces, y solamente tuvieron contacto con los oficiales en tres ocasiones. En la mañana del 10 de julio se divisó tierra americana. Al ser día festivo, se desembarcó al personal en la isla de Seavey, Portsmouth NH, el día 11 por la mañana. Las dotaciones estaban acompañadas por el capitán de navío Díaz Moreu, que al dejarlos en tierra volvió a embarcar en el USS *Saint Louis*. El número de enfermos ascendía a unos 100, que fueron conducidos a la enfermería del campo de prisioneros.

Durante la estancia del buque en Portsmouth, el Almirante recibió la visita del obispo de Portland y un sacerdote de Portsmouth. El 14, salió el buque a la mar rumbo a Annapolis, a donde llegó el día 16, desembarcando el resto de personal que quedaba a bordo.

USS Harvard (2)

El buque americano (3) se encontraba el día 3 de julio descargando mercancía y tropas en Altares. A las 1640 h ya estaba delante de los restos del *Teresa* y del *Oquendo*, transbordando náufragos a bordo. La operación la hizo por medio de nueve botes, y auxiliado por el USS *Indiana* pudo embarcar 35 oficiales y 637 de clase y marinería, que arranchó a bordo de la forma que consideró más oportuna.



Anuncio de la American Line donde se muestra a un buque de su compañía, el *New York* (USS *Harvard*), rescatando a las dotaciones españolas en la noche del 3 de julio.

Así, a los oficiales los instaló en los camarotes de primera y a los de clases (suboficiales) y marinería en toldilla, vigilados por los voluntarios de Massachusetts (4). En la mañana del día 4 todos los heridos fueron transbordados al USS *Solace* (5).

(2) Crucero auxiliar armado con ocho cañones de tiro rápido de cinco pulgadas, ocho de seis libras y un cañón Gatling. *American Line. New York to Southampton*. 1898.

(3) Informe dado por el comandante del USS *Harvard* en la mar el 4 de julio de 1898. (1899). *Message from the President of the United States to the two houses of Congress. Volume IV*. Washington. Government Printing Office.

(4) Tropas no profesionales, ni vinculadas a la US Navy, con poca o ninguna experiencia en situaciones de guerra, y poco aptas para hacer de vigilantes de presos.

(5) *Parte del teniente de navío de primera Aznar al almirante Cervera sobre los sucesos a bordo del Harvard*. *Colección de documentos....* Obra citada.



Postal patriótica del USS *Harvard* puesta en circulación en 1899.

Poco se sabe sobre los sucesos ocurridos a partir de las 2330 h del día 4 de julio en este buque, pero sí que desde luego fue el principal incidente ocurrido durante todo el cautiverio de las dotaciones españolas.

Lo ocurrido esa noche se ha podido reconstruir parcialmente gracias a la tradición oral heredada por la familia del marinero de 1.^a Isolino Martínez Lorenzo, de la dotación del *Oquendo*, al parecer uno de los individuos que inició la disputa.

Debido a la falta de espacio que había en el buque, las dotaciones españolas permanecían agrupadas en la toldilla. Isolino se levantó para poder ofrecer tabaco a su padrino, el escribiente de 1.^a Domingo Fernández y Romero, miembro del Estado Mayor de la escuadra.

Al intentar acercarse a él, el personal que se encontraba en sus alrededores se fue separando y levantándose para dejarle pasar, ya que estaban hacinados. Esta situación provocó que la dotación de guardia del buque americano, voluntarios de Massachussets sin experiencia, se pusiera nerviosa y abriera fuego contra Isolino, lo que originó la ira del resto de españoles y la correspondiente revuelta.

Este desgraciado incidente fue probablemente debido a las dificultades del idioma y a la inexperiencia del personal a cargo de los marinos españoles, ya que eran soldados voluntarios. Posteriormente fueron sustituidos por infantes de marina. Al menos ocho miembros de la escuadra resultaron muertos y 14 heridos, saltando marineros por la borda, que fueron recuperados por los



El USS *Harvard* (ya como vapor *Paris*), fondeado en Santiago el 22 de marzo de 1899.

propios botes del buque americano. Algunos de los presentes afirmaron al llegar a España que uno de los oficiales norteamericanos disparó a quemarropa contra un fogonero que estaba intentando ganar el buque. Los cuerpos de los muertos fueron sepultados en la mar al día siguiente con honores militares.

El día 5 por la mañana se trasladaron los heridos de la noche anterior al buque hospital. El día 7, los clases fueron separados de la marinería, siendo instalados en camarotes de 3.^a. Entre el día 4 y el 8, el buque navegó entre punta Cabrera y Altares. El día 8 fondearon en playa del Este, donde desembarcaron los voluntarios de Massachussets, que fueron reemplazados por 40 infantes de marina, y embarcaron 204 miembros de la dotación del *Colón*.

El día 10 a las 1600 h, el buque puso rumbo a Portsmouth, donde fondearon a las 0730 h del día 15. El 16 desembarcaron al mando del teniente de navío Calandria todas las clases y marinería, excepto 55 enfermos que quedaron a bordo hasta el día 18 que desembarcaron. Todos pasaron al campo de prisioneros de la isla de Seavey. A las 0530 h del día 18, salieron a la mar en demanda de Anápolis, a donde llegaron a las 1700 h del día 20, momento en que desembarcó el resto de personal que permanecía a bordo.

Las condiciones de vida de los prisioneros no fueron las mejores, lo que hizo que parte de los 55 heridos y enfermos empeorara durante el viaje. Además de los ocho muertos y 14 heridos del incidente, perecieron a bordo del USS *Harvard* 12 españoles más (6).

(6) *Relación de los fallecidos...* Legajo n.º 4.838 del Archivo-Museo Don Alvaro de Bazán. José Carlos Fernández me ha proporcionado el dato de que murieron 14.

USS Solace

Tras recoger a 49 heridos españoles, se dirigió a Siboney, donde el día 12 asistió a 44 heridos del ejército americano (7). Ya llevaba además a bordo a 55 marinos norteamericanos enfermos y heridos. Ese mismo día, puso rumbo a Hampton Roads, y el 16 desembarcó a los 44 heridos del US Army en Fortress Monroe, y a los 48 marinos españoles y 55 norteamericanos para el Hospital Naval de Norfolk-Portsmouth (Virginia).



USS Solace.

En los Estados Unidos. Campo de prisioneros de Portsmouth (Camp Long-Seavey Island-Kittery-Maine)

Como ya hemos ido viendo, las dotaciones de la escuadra de Cervera fueron desembarcadas en tres lugares. Por un lado, los más enfermos ingresaron en el Hospital Naval de Norfolk. Los de clases y marinería sanos y los

(7) Informe dado por el Surgeon-General US Navy de octubre de 1898. *Message from the President of the United States to the two houses of Congress. Volume II.* Washington, Government Printing Office. (1899).



Momento del desembarco del USS *Saint Louis*.

enfermos menos graves acompañados de algunos oficiales pasaron al Camp Long, en la isla de Seavey en Portsmouth. El resto de los oficiales y algunos reposteros (marineros que efectuaban todas las labores diarias en los alojamientos de los oficiales) que los acompañaban pasaron a Annapolis.

Pero, ¿qué sucedió con los que quedaron internados en el campo?

El día 11 de julio desembarcaron los primeros del USS *Saint Louis*, 10 oficiales y 682 de clases y marinería, que se vieron completados el día 16 con dos oficiales y 961 hombres procedentes del USS *Harvard* (8), haciendo un total de 12 oficiales y 1.643 hombres (9). De los oficiales, al final quedaron cuatro de guerra, un guardia marina que dominaba el inglés, dos médicos y dos capellanes, en total nueve; aunque en otra relación Cervera habla de seis oficiales, un guardia marina, tres médicos y dos capellanes.

(8) Informe del comandante del campo de prisioneros Camp Long dado el 26 de agosto de 1898 en Portsmouth. *Message from the President of the United States to the two houses of Congress. Volume II*. Washington, Government Printing Office. (1899).

(9) Según el *Naval Prisoners of War*, pag. 701 del libro citado, el número total sería de 20 oficiales y 1.661 de clases y marinería, lo que no concuerda con el informe anterior.



El capitán de navío Díaz Moreu pasando lista al personal prisionero en el USS *Saint Louis* una vez desembarcado en la isla de Seavey.

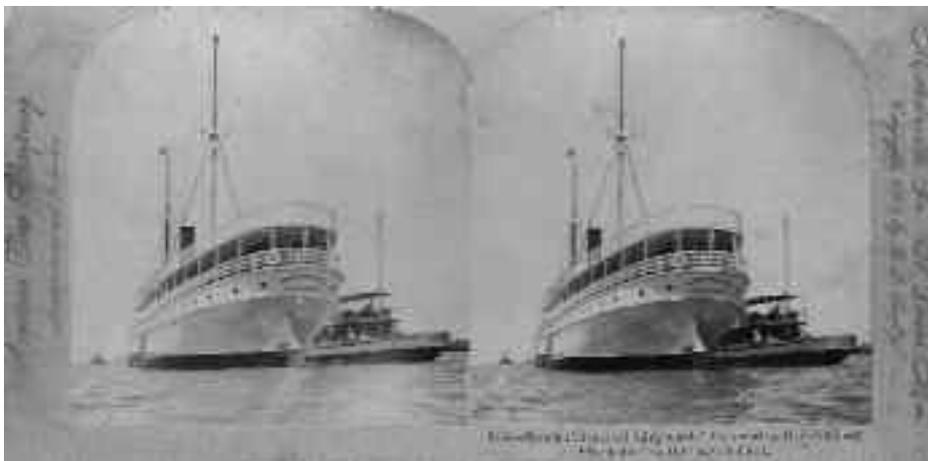
El día 24 de agosto embarcaron ocho oficiales y otros tantos soldados del Ejército de Tierra procedentes de Fort McPherson. Habían sido hechos prisioneros por los norteamericanos al apresar el USS *Nashville* al mercante español *Argonauta* durante el bloqueo de la isla de Cuba el día 21 de abril al comienzo de las operaciones.

Debido principalmente a las fiebres, murieron en este campo 30 españoles más (10). Sus cuerpos fueron enterrados dentro del mismo, en una zona especialmente habilitada para ello, con los auxilios espirituales de los capellanes de los buques (11). La vida para los prisioneros españoles no fue en absoluto fácil. Tras la llegada, fueron desembarcados en el vapor *Durham* en un pantalán en la propia isla, siendo la operación de desembarco de los heridos verdaderamente dura.

En cuanto al campo de prisioneros, llamado Camp Long en honor al secretario de la Marina, estaba dividido en 10 barracones, uno de oficiales y otro de suboficiales. Estaban numerados con las letras A, B... y sus condiciones eran bastante deficientes. Existía además una enfermería donde fueron creciendo los enfermos, atendidos por los médicos españoles. Personal de marinería

(10) *Relación de los fallecidos...* Legajo n.º 4.838 del Archivo-Museo Don Alvaro de Bazán.

(11) Su relación se encuentra en el *Libro de defunciones de la Escuadra del Atlántico*, que está en el Subsistema Archivístico de la Armada.



Fotografía estereoscópica del apresamiento del *Argonauta* los primeros días de la guerra, donde fueron apresados los miembros del Ejército de Tierra.



Fotografía de los infantes de Marina americanos que cuidaron el campo de prisioneros de Seavey momentos después del desfile que efectuaron al salir los marineros españoles.

ayudó a los doctores españoles para cuidar a los enfermos y heridos. Algunos de los más graves pasaron a dos barracones en el hospital de la base. El campo estaba protegido por 130 infantes de marina y seis cañones Gatling. También contaba con un comedor.

La disciplina se mantuvo en todo momento, lo cual no fue fácil debido al trato recibido. Al llegar se les entregó un reducido equipo que, en alguna ocasión, era lanzado a la cara de los marineros como si de tiro al blanco se tratara (12).

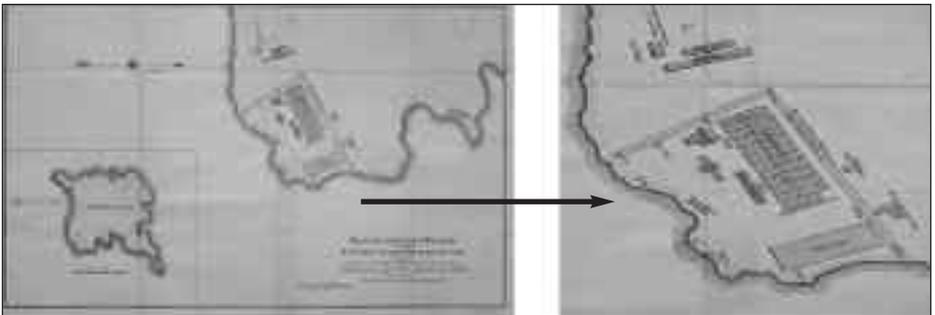
El día 13 de agosto, el Almirante llegó por ferrocarril

(12) DE CONCAS Y PALAU, Víctor M.: *La Escuadra del Almirante Cervera*. Madrid. Librería de San Martín. Estos episodios tan negativos fueron la excepción y la Administración norteamericana trató de forma exquisita a los miembros de la escuadra.



Fotografía de los presos en Portsmouth a la puerta de uno de los barracones.

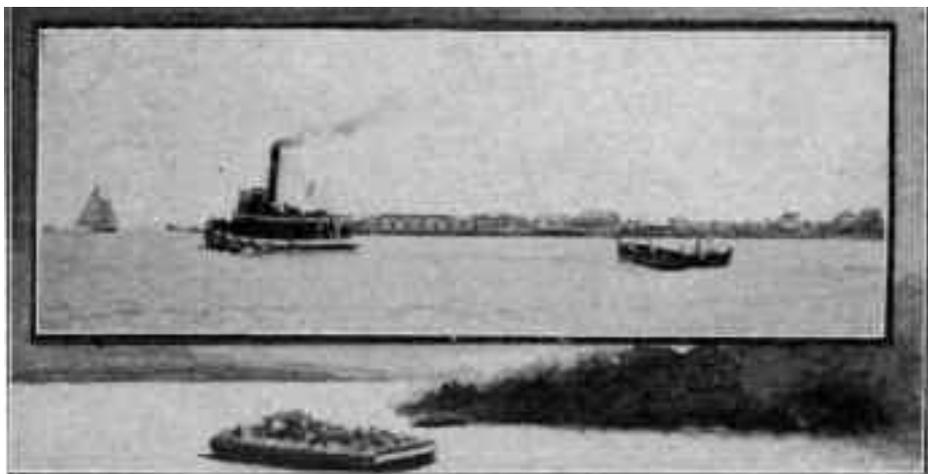
a Portsmouth, donde era esperado por un oficial americano. Pudo comprobar que las condiciones de vida de sus hombres poco se parecían a las de Norfolk y Annápolis e hizo ver al almirante Carpenter, almirante del arsenal de esa ciudad, que era necesario mejorar la vida de los presos, lo que se verificó de manera inmediata. El Almirante pudo comprobar las mejoras del campo, incluso antes de volver a Annápolis el día 16.



Carta de la isla de Seavey en la que se encuentra la distribución del Camp Long.
(Fuente: Internet).

En las memorias escritas por el guardia marina Fossi (13), embarcado en el *Teresa*, encontramos un dato inédito sobre la posible sepultura en la mar de dos nuevos individuos una vez llegado el USS *Harvard* a Portsmouth el día 16 de julio. De esas memorias entresacamos el párrafo: «El día siguiente de llegar a Portsmouth tuvimos otros dos muertos de fiebre y tuvieron la poca caridad de en lugar de enterrarlos, mandarlos en un remolcador fuera del puerto y tirarlos al agua» (14).

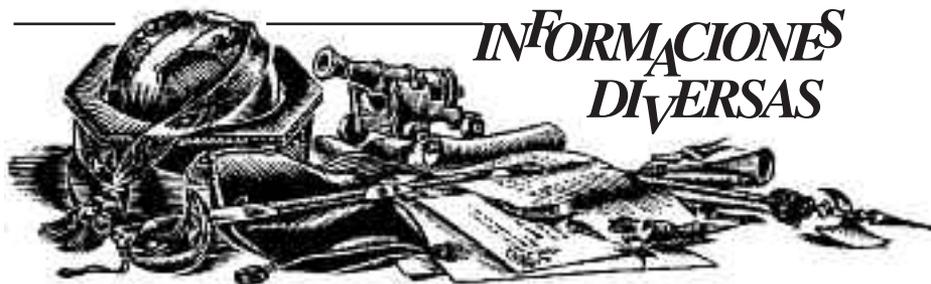
(Continuará)



Al pie de esta fotografía se señala que en el remolque están los cuerpos de dos marinos españoles que fueron sepultados en la mar a 10 millas de la costa en Portsmouth, como establece el guardia marina Fossi.

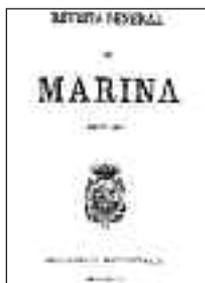
(13) *Manuscrito del guardia marina Fossi embarcado en el Infanta María Teresa el 3 de julio de 1898*. Museo Naval, Madrid. Asiento Ms. 1818.

(14) Ver foto anterior. Gracias a las memorias de algunos de los supervivientes y a la fotografía se han podido documentar sucesos que no se encuentran en ningún relato oficial, y que de otra forma hubieran quedado en el olvido. En este caso, la sepultura de dos miembros de la escuadra.



INFORMACIONES DIVERSAS

HACE CIEN AÑOS



El número del mes de noviembre de 1913 se inicia con el artículo *Corrosión de los tubos de los aparatos destiladores* por el contralmirante Jacobo Torón. Continúa con una *Memoria sobre los aparatos empleados en el España para medir distancias y observación del tiro y reglas para la instrucción de telemetristas y*

observadores, elaborada por el teniente de navío Jaime Janer; a la que sigue la continuación del capítulo XXVIII del *Manejo Marinerio de los modernos buques de guerra*, dedicado a *Estancias en puerto ó rada al ancla*. Finaliza esta sección con el artículo *Honrando a los Héroes*, del comandante de Infantería Julio López Marzo.

Notas Profesionales de: Alemania, Austria, Estados Unidos, Francia, Inglaterra, Italia, Rusia, elaboradas por la Sección de Información, *Miscelánea*, *Bibliografía* y *el Sumario de Revistas* completan este número de noviembre de 1913.

J. S. C.

HACE CINCUENTA AÑOS



El número de noviembre de 1963 abre con el artículo elaborado por el capitán de navío C. Martínez-Valverde, titulado *Golpes de mano navales y terrestres*, al que siguen *Unificación igual a economía, más eficacia*, del capitán de fragata J. del Corral; *El apoyo logístico móvil*, del capitán de Intendencia I. Fernández de Bobadilla;

Consideraciones en torno a las «Leyes Penales», del capitán jurídico I. Valverde Álvarez; *Bancos de sangre y transfusiones*, del comandante médico M. Nieto Noya, y *Las Autoridades de Marina de los puertos ante la nueva Reglamentación Nacional de trabajos portuarios*, del teniente de Intendencia A. de Amusátegui.

Entre los dedicados a *Temas Profesionales* destacamos: *Origen e importancia de las flexiones*, del teniente jurídico J. Vigo Mesia, y *La televisión y el radar en los portaaviones y buques*, del capitán de fragata P. A. A.

Continúa este número con el artículo de *Lexicografía* titulado *Carta abierta a la inteligencia*, por Cayo Avieno Silo (escolista de Marco Aurelio Casiodoro, siglo V); *Historias de la mar*, con el artículo *Guerra a los tiburones*, por A. Valles; *Miscelánea e Informaciones diversas*, entre las que destacamos: *Renovación del convenio Hispano-norteamericano*; *España en las Naciones Unidas*; *Inauguración del curso en la Escuela de Guerra Naval* y *Campeonato deportivo de la Marina 1963*.

Finaliza con el *Noticario* y *Libros y Revistas*.

J. S. C.



Tu regere imperio fluctus, hispane memento
(Puerta del mar del arsenal de La Carraca)

ESPAÑA Y EL NUEVO MUNDO

EFEMÉRIDES DE NOVIEMBRE

Día Año

1 1591.—En este día se funda la villa de Chilpancingo, hoy ciudad Bravo, capital del Estado de Guerrero, siendo virrey de Nueva España Luis II de Velasco.

2 1593.—Muerto el gobernador de Filipinas, Gómez Pérez das Mariñas, a bordo de su nave capitana a causa de una revuelta de la tripulación china, en este día su hijo Luis, que se encontraba en la isla de Cebú, regresa a Manila para vengar la muerte de su padre.

3 1592.—En este día tuvo lugar la fundación, en territorio de los chichimecas, de la ciudad de San Luis Real de Minas de Potosí por familias españolas y tlaxcaltecas, siendo su primer alcalde y justicia mayor Juan de Oñate.

4 1780.—En esta fecha José Gabriel Condorcanqui, Túpac Amaru II, inició en Tungasuca su rebeldía indígena contra el poder español.

5 1532.—Los españoles, al mando de Francisco Pizarro, prosiguen su marcha a la conquista del Perú. El inca Atahualpa, conocedor de sus movimientos, los espera en la ciudad de Cajamarca.

6 1569.—En este día hace su entrada solemne en la ciudad de Lima, procedente de España, el virrey del Perú, Francisco de Toledo.

7 1810.—Miguel Hidalgo y Costilla, sacerdote y líder de la rebelión en territorios del centro de México contra el gobierno realista, se dirige en esta fecha a la ciudad de Valladolid al frente de un ejército de siete mil hombres.

8 1595.—En este día, el emperador Carlos V firma la cédula por la cual concedía a la villa de Guadalajara, asentada en el valle de Atemajac, hoy Estado de Jalisco, el título de ciudad y su escudo de armas.

9 1593.—En la ciudad de Manila, los regidores eligen gobernador interino de Filipinas a Luis Gómez das Mariñas, hijo del anterior gobernador muerto a bordo de su barco por los rebeldes chinos.

10 1493.—En esta fecha, el almirante Cristóbal Colón llega con su expedición colonizadora a Guadalupe, y envía dos barcas a tierra para recoger información de esta gran isla y averiguar a qué distancia se encontraba La Española.

11 1493.—Colón prosigue su navegación al noroeste en demanda de La Española, avistando las islas de Santa María de Montserrat y Santa María la Redonda.

12 1595.—Francis Drake, en su cuarto y último viaje de piratería a los territorios españoles de América, al tener conocimiento de que en Puerto Rico había un barco imposibilitado para navegar y

con un gran tesoro, decide atacar la ciudad. Drake, tras varios intentos, no consiguió su objetivo ya que los españoles estaban alertados.

13 1655.—En esta fecha, sobre las dos y media de la tarde, la ciudad de Lima sufre un gran terremoto que ocasionó grandes daños en la ciudad.

14 1493.—Colón y su numerosa expedición colonizadora fondean con sus diecisiete barcos en la isla de Santa Cruz, la actual Saint Croix.

15 1532.—Estando ya cerca de la ciudad de Cajamarca Francisco Pizarro y su ejército, donde residía el inca Atahualpa, envía al capitán Hernando de Soto para concertar una entrevista al día siguiente con el inca.

16 1547.—En esta fecha se eleva el obispado de la diócesis de Lima al rango de arzobispado metropolitano, separándolo de la sede española de Sevilla, de la cual era dependiente hasta ese momento. El titular era su primer obispo, Jerónimo de Loayza, que llevaba cuatro años de gobierno.

17 1617.—A instancia del virrey de Nueva España, Diego Fernández de Córdoba, Felipe III autoriza en esta fecha la fundación de la ciudad mexicana de Córdoba en las Lomas de Huilango, en la cordillera montañosa de la Sierra Madre Oriental. Sus primeros pobladores fueron treinta jefes de familia, de ahí la histórica denominación de «La ciudad de los treinta caballeros».

18 1595.—A la muerte de Álvaro de Mendaña en la isla de Santa Cruz, en su segundo viaje por el Pacífico se hace cargo de la expedición, como almirante, su esposa Isabel de Barreto. En esta fecha la expedición abandona la isla hacia las Filipinas.

19 1564.—El virrey de Nueva España, Luis de Velasco, designó a Miguel López de Legazpi como jefe de la expedición a Filipinas, llevando como piloto mayor a fray Andrés de Urdaneta. Hechos los preparativos de la misma, en esta fecha Legazpi bendice en el puerto mexicano de la Navidad la bandera y estandartes de la expedición antes de su partida.

20 1567.—En esta fecha sale del puerto de El Callao en su primer viaje de exploración por el Pacífico el español Álvaro de Mendaña, al mando de las naves *Los Reyes* y *Todos los Santos*.

21 1541.—En esta fecha, estando de presidente de la Audiencia de Panamá y gobernador de dicho territorio Francisco Pérez de Robles, la ciudad sufre un terremoto de baja intensidad que ocasionó graves daños en las casas construidas de barro y paja.

22 1543.—El gobernador de Nueva Cartago y Costa Rica, Diego Gutiérrez y Toledo, por estas fechas funda en unas chozas que los indígenas de la

región habían abandonado la villa de Santiago de Costa Rica, en los márgenes del río Suerre o Reventazón, seis millas aguas arriba de su desembocadura.

23 1810.—El oficial criollo Ignacio Allende y Unzuaga y sus partidarios independentistas, sabedores de que las tropas realistas al mando del general Félix María Calleja se acercan a la ciudad de Guanajuato, ocupada por los insurgentes, intensifican los preparativos de su defensa.

24 1604.—En esta fecha, un fuerte terremoto arrasó la costa sur del Perú. En Arequipa asoló la ciudad e hizo estragos en sus pueblos; en la provincia de Parinacochas devastó el puerto de Pusa, que de trescientas casas que tenía quedaron en pie catorce; en el Cuzco no cayeron sus edificios principales por ser más fuertes, y en Lima fue de menor intensidad.

25 1810.—En este día, el general realista Félix María Calleja toma con sus tropas la ciudad de Guanajuato, ocupada por los insurgentes encabezados por el oficial criollo Ignacio Allende y Unzuaga, y se entera del asesinato en la ciudad de ochenta y cinco españoles.

26 1569.—En esta fecha, estando de virrey del Perú Lope García de Castro, mediante cédula real se establece en el virreinato una nueva división administrativa de sus provincias.

27 1518.—Estando Francisco Verdugo como alcalde de la isla de Trinidad, recibe órdenes del gobernador de Cuba, Diego Velásquez de Cuéllar, para que detenga a Cortés que iba camino de México. La intervención de Ordaz persuade a Verdugo para que haga caso omiso de la orden recibida.

28 1546.—El conquistador español Francisco de Orellana, destacado en la conquista del Perú y descubridor del río Amazonas, regresa a Nueva Andalucía como gobernador de los territorios que él descubriera. En este mes muere Orellana a manos de los indios caribes cuando buscaba la rama principal del río Amazonas.

29 1578.—En esta fecha se produce el levantamiento de los Quijos en Ecuador. El cacique Guamí quemó la ciudad de Ávila, y el cacique Beto hizo lo propio con Archidona. Ambas poblaciones fueron saqueadas y destruidas muriendo todos los españoles.

30 1569.—Este día asume el gobierno del virreinato del Perú Francisco de Toledo, relevando a Lope García de Castro, que era el oidor decano de la Audiencia de Lima.

VIEJA FOTO



Cámara de mando del submarino *G-7*. Un oficial en el periscopio de observación y timoneles en los timones de buceo. (Foto: A. Arévalo).

MARINOGRAMA NÚMERO 486

Por TAL

1	B	2	J		3	E	4	C	5	A		6	G	7	M	8	I	9	J	10	A	
		11	D	12	B		13	J	14	N	15	G	16	A	17	Q	18	E		19	C	
20	N		21	D	22	J	23	H	24	H		25	B	26	D	27	C	28	F	29	M	
30	O	31	E	32	A	33	J	34	J	35	O	36	B	37	E		38	F	39	H		
40	H	41	M	42	I	43	H	44	L	45	A		46	B	47	C	48	H	49	E	50	D
51	C	52	K	53	M	54	O		55	F	56	H	57	F	58	I		59	L	60	G	
61	M	62	O	63	B	64	M	65	N		66	F		67	P	68	H	69	N			
70	L	71	G	72	P	73	E	74	J	75	C	76	A		77	N	78	F	79	K	80	A
81	K	82	C	83	G	84	N	85	D		86	N	87	J		88	L	89	E	90	H	
91	L	92	I	93	F		94	L	95	D	96	B	97	H	98	K	99	J	100	G	101	P
102	C	103	B		104	L	105	K		106	N	107	N	108	O	109	O	110	L	111	A	

De HongKong Escala Prohibida. Max Catto.

DEFINICIONES

Palabras

A.—Pesca.: Pesquería de la albufera de Valencia	5	16	111	80	45	76	10	32
B.—Org.: Comandante en jefe de una Armada romana	46	96	1	25	12	63	36	103
C.—Man.: Une o junta dos cosas para conseguir una mayor potencia o resistencia	4	27	82	19	47	51	102	75
D.—Man.: Acción y efecto de aflojar o arriar un poco cualquier cabo que esté tenso, dándole un salto suave	21	26	11	50	95	85		
E.—Mit.: Una de las múltiples amantes de Poseidón	31	89	37	3	18	49	73	
F.—Hidr.: Denominación dada en algunas zonas de Galicia a una playa o lugar apto para desembarcar	55	78	28	57	38	66	93	
G.—Geo.: Se dice de la tierra o costa con uno o varios puntos más altos que el nivel medio de ella	6	100	60	15	71	83		

- H.—Arq. Nav.: Cajón de medio punto que cubría el corte o abertura que se hacía en el extremo de popa del alcázar, en las embarcaciones de menor porte, para el libre manejo de la caña o pinzote del timón.
- I.—Man.: Troza con que en los faluchos se une la antena al palo . . .
- J.—Man.: Cobre de uno u otro de de los cabos que sirven para mantener horizontales, o en un ángulo determinado, las vergas, lo necesario para embicarlas
- K.—Man. Hale de un cabo firme para aproximar la embarcación a un punto fijo.
- L.—Astr.: Arco de horizonte, contado a partir de uno de los puntos cardinales Este u Oeste hasta la vertical que pasa por el centro del astro
- M.—Astr.: Dícese del eclipse en que se ve todo el disco de la Luna proyectado sobre el Sol y este aparece en forma de anillo luminoso
- N.—Org.: Los que embarcaban en una galera asignados al servicio de su capitán e incluidos en la relación de ballesteros.
- O.—Nav.: Sistema de colimación empleado en algunos instrumentos náuticos, astronómicos y topográficos, sin objetivos ni oculares
- P.—Org.: Nombre de un buque de la Armada española, de 383 t de desplazamiento, botado en el año 1959
- Q.—Org.: En la numeral de cierta clase de buques. En la actualidad ninguno de la Armada española lo lleva

90	68	40	97	56	23	48	39	43	24
92	42	8	58						
13	33	22	87	74	9	2	99	34	
98	79	52	81	105					
59	110	70	44	91	94	88	104		
53	7	41	29	64	61				
106	107	14	86	77	20	65	84	69	
108	30	35	109	54	62				
67	101	72							
17									

MARINOGRAMA NÚMERO 485

Por TAL.

1	D	2	B	3	M	4	S	5	E	6	N	7	T	8	I	9	D	10	A	11	O	
M		I	S																			
	12	Q	13	E	14	I	15	B	16	I	17	H		18	J	19	F		20	C	Q	
	P	A	R	E	C	E								L	A	R	A	Z				
21	K	22	I		23	F	24	M		25	G	26	D		27	B	28	J	29	A		
U	E			N	O																	
30	N	31	C		32	O	33	G	34	D		35	M		36	P	37	M	38	N	39	Q
O	N			D	A	N						R	U	M	B	O						
	40	E			41	P	42	F		43	R	44	M	45	B	46	I		47	R		
	A			M	I																	
48	D	49	Q		50	N	51	K		52	P	53	L	54	L	55	H		56	J		
A	S			S	E					B	I	E	N									
57	D		58	L	59	P	60	D	61	Q	62	H	63	L	64	E	65	P		66	G	
A			T	R	I	S																
67	O		68	F	69	G	70	L		71	J	72	D	73	Q	74	E	75	C	76	N	
E			V	E	R					P	U	E	R	T	O							
	77	B	78	A	79	L		80	H	81	I	82	K	83	O	84	J		85	F		
	T	A	N					B	E	L	L	O										
86	I	87	L		88	D	89	D	90	H		91	I	92	C	93	J	94	I	95	O	
I	N			Q	U	E						N	U	N	C	A						
	96	H	97	C		98	F	99	N	100	K	101	H	102	A	103	L	104	B			
	L	O				A	L	C	A	N	C	E										

De Sonetos para Helena. Pierre de Ronsard.

Cazaminas navegando por el canal de Suez.
(Foto: J. Ruiz Martínez).



HISTORIA DE LOS NUDOS Y EL ARTE DE ANUDAR

Costura de engañadura clásica

Historia

Paseaba, como tantas veces, don Diego por la muralla de Cádiz, fumando su bella pipa, hecha a partir de un diente de marfil de cachalote, cuando Miguelito le preguntó: «Hoy me explicó don Serafín una costura un tanto engañosa, pues nunca la había visto. ¿Podéis explicarme cuál fue su origen?». Don Diego quedó pensativo un momento, sacó su pipa de la boca, sonrió, aspiró de nuevo y comenzó a relatarle: «En un buque los oficiales de mar o contra maestres son como los sargentos en Ejército, se ocupan prácticamente de todo. Un buen contra maestro no tiene precio, y se distingue, como ya sabrás, por la cadena que lleva alrededor de su cuello, de la que se engancha un pito de plata o, mejor dicho, “el chiflo”. Con él dirigen maniobras como la de dar la quilla o preparar un baile en la toldilla para ilustres autoridades. Un buen contra maestro también se ocupa de la formación de la marinería.

En la época de la Carrera de Indias, la experiencia y la necesidad de reparaciones de fortuna, rápidas y seguras, hacían las veces de escuela por obligación. En el caso de la enseñanza de las faenas marineras, el conocimiento de los diferentes tipos de costuras era algo obligado. Una de esas era la costura de unión y elongación de un cabo. En los casos de cabos deteriorados, estos se cortaban y volvían a unir de diferentes formas, dependiendo del uso que se les fuera a dar. Esto permitía reutilizarlos en casos de necesidad. Varias son las características que debe tener un ajuste o unión de cabos: si es para labor, esta no puede ser muy gruesa; si es para dedicarlo a grandes esfuerzos, la costura debe ser segura. Esta costura nació, quizás como tantas otras, de alguna de estas labores, y en sí misma se hace de manera engañosa, un tanto extraña, de ahí su nombre».

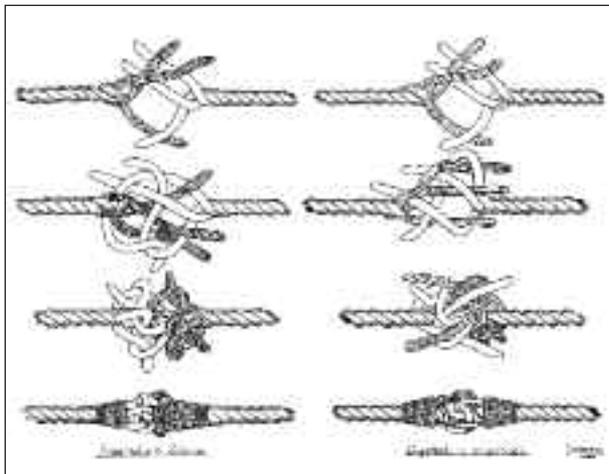
Así podría narrarse la aparición de este tipo de amarradura en España: la descripción más antigua que he podido encontrar podemos verla en la lámina número 60, «Ajuste de cabos y cómo se forma la costura», del libro de don Juan José Navarro, marqués de la Victoria (1), y en la que se ilustra esta atadura.

Etimología

A principios del siglo XVIII aparece el *Diccionario demostrativo*, en el que el marqués de la Victoria plasma lo que él considera lo más importante que debe saber un hombre de la mar al servicio de Su Majestad Católica.

Describe el marqués en uno de sus dibujos una costura: «engañadura que se hace con los cordones de los chicotes de un cabo a modo de dos piñas a un obenque cuando falta, uniendo la una con la otra después de desfalcarse los cordones y tendiéndolas en redondo, se aferran con un hilo de vela y se aforran con meollar y queda firme como si saliera de su colcha, haciendo esto para no poner uno nuevo». Trata la engañadura como una costura para reparar un cabo de forma peculiar.

(1) NAVARRO, Juan José (marqués de la Victoria): *Diccionario demostrativo con la configuración o anatomía de toda la arquitectura naval moderna*. Cádiz, 1719.



Este tipo de amarradura también se menciona en el *Diccionario Marítimo Español*, de Timoteo O'Scanlan (2) y dice que, a veces, se le conoce como «margarita», que se emplea en los obenques, brandales y burdas del barco. Nosotros consideramos que «costura de engañadura» o simplemente «engañadura» significan la misma amarradura, y así lo hacemos saber. Distinguimos dos tipos: la clásica y la encontrada.

Confección y usos más comunes

Normalmente la engañadura se hace mediante dos piñas sencillas, «culo o cola de puerco hacia abajo» y falcaceando los chicotes sobre el mismo firme o sobre el contrario, de ahí la distinción. Esto se hacía para no poner un cabo nuevo. La unión quedaba asegurada como si saliera de su colcha. En su descripción don Diego nos la relata de esta manera: «Sean **1, 2 y 3** los cordones del chicote **A**; **s'1, s'2 y s'3** los senos de los cordones de **A**; y **a, b, c** los cordones del chicote **B** y **s1, s2 y s3** los senos de los cordones de **B**. La unión se hace mediante una piña en cada extremo. El cordón **1** de **A** se cruza con el cordón **a** de **B**; el **2** con el **b** y el **3** con el **c**. Después se toma el cordón **a** del extremo **B** y se introduce por el seno **s3** del cordón **c**. Se toma el cordón **b** y se introduce por el seno **s1** del cordón **a**. Se toma el tercer cordón **c** y se introduce por el seno **s2** del cordón **b**. Se hace lo mismo con los cordones **a, b y c** del chicote **A**, es decir **1** por **s'3**; **2** por **s'1** y **3** por **s'2**. Una vez realizadas las piñas, se toman los chicotes de los cordones **1, 2 y 3** del extremo **A**, se amadrinan sobre el chicote **B**; y **a, b y c** del extremo **B** se amadrinan sobre el chicote **A**. Se dan unas ligadas en cada extremo para completar la amarradura quedando como en la figura».

El inconveniente es que la costura quedaba muy gruesa, por lo que en el caso de tener que pasar por el ojo de un motón no era muy utilizada en la jarcia móvil.

Otras denominaciones

En italiano: *impiombature di pie di pullo, strelingaggio*; francés: *treling age*; inglés: *shroud catharping*; alemán: *kurzspieß*.

Juan OZORES MASSÓ



(2) Timoteo O'SCANLAN: *Diccionario marítimo de Timoteo O'Scanlan, 1831*.



PAÑOL DEL ESPAÑOL

(Limpia..., brilla... y da esplendor)

ARRANCHANDO NUESTRO PAÑOL DEL ESPAÑOL

*¿Para qué quieres que te diga lo que pienso
si solo estás dispuesto a escuchar lo que tú piensas?*

Fernando Sanfernando

En los compartimentos de los barcos de guerra existen unas «listas de comprobación de Seguridad Interior» en las que figuran todos los elementos que afectan a la lucha contra incendios, inundaciones y otras emergencias. En ellas encontramos, por ejemplo, las mangueras, las válvulas, los eyectores del circuito de achique que hay en cada compartimento, etc. Es misión del destino de Seguridad Interior comprobar el estado de las listas y corroborar que es correcto lo que en ellas consta; es decir, empleando un símil, «la carta tiene que coincidir con la sonda» en estos aspectos tan importantes para la integri-

dad del buque. Pues bien, en el Diccionario de la Real Academia Española (así se llama; no es el Diccionario de la Lengua, como muchos dicen. También podríamos referirnos a él llamándole Diccionario Académico o con su sigla DRAE) arranchan las palabras en un orden estricto, el alfabético, cada una en su sitio y con su cometido que no es otro que su significado correcto, pero me temo que a veces nuestro particular Pañol del Español, del que ya empecé a hablar en la anterior colaboración en nuestra querida REVISTA GENERAL DE MARINA, está en un estado precario de policía.

Arranchando el Pañol del Español

Ya que el DRAE, como libro matriz, está siendo continuamente revisado por los académicos, ¿por qué no nos elaboramos nosotros una listas de comprobación de nuestras palabras, las nuestras, las que usamos con frecuencia; y nos ocupamos de vez en cuando en contrastar su significado y el uso que hacemos de ellas con los que aparecen en el Diccionario Académico? Más aún, ¿por qué no nos exigimos a nosotros mismos que al menos los escritos oficiales sean escrupulosos en el uso del idioma?, ¿por qué no le pasamos revista de policía a nuestro Pañol del Español cada vez que nos enfrentemos a un documento escrito? Porque ya se sabe que las palabras habladas se las lleva el viento, pero no así las escritas, pues, como dijo Pilatos en el evangelio de san Juan, «lo escrito, escrito está» y allí se queda, en ese papel firmado que se convierte en prueba irrefutable de lo que decimos y que no siempre coincide con lo que realmente queríamos decir.

Incurrir en gastos

Un ejemplo de lo que acabo de exponer en el párrafo anterior es el que encontré en un escrito que cayó en mis manos hace unos días en el que se afirmaba que «los gastos incurridos durante el PIP (1) del buque *Contramaestre Casado* ascendieron a X euros» (la cifra no es significativa en estas páginas de *Lexicografía*). Copio literalmente lo que dice el DRAE sobre *incurrir*: «1. Caer en una falta, cometerla. *Incurrir EN un delito, EN un error, EN perjurio*. 2. Causar, atraerse un sentimiento. *Incurrir EN su odio, EN ira, EN su desprecio, EN sospecha*. 3. Hacer breves intromisiones en algún quehacer» (me sorprende cuánto se empeña el diccionario académico en recalcar con mayúsculas la preposición en).

De los significados del DRAE se desprende que el verbo *incurrir* se refiere a una falta o un sentimiento negativo. Por lo

(1) PIP: Periodo de Inmovilización Programada.

tanto, se *incurriría en gastos* cuando los gastos se percibiesen como algo negativo. Pero, los mantenimientos que se realizan durante un PIP están previstos y programados (al menos teóricamente), entonces, de una manera similar, ¿quiere decir que el gasto que supone cambiar el aceite de nuestro coche, periódicamente y en el tiempo establecido, es un error o genera sentimientos negativos? Creo que en vez de *gastos incurridos* habría que haber escrito simplemente *gastos* y que hay que evitar el empleo de la frase *incurrir en gastos* con el significado de *gastar*, salvo, claro está, que gastando se esté cometiendo una falta o se provoque odio, ira, desprecio, sospecha, etcétera, aunque nadie niega que en esta época de crisis cada gasto en un buque es un verdadero quebradero de cabeza para nuestros arsenales.

Es correcto, sin embargo, el empleo del verbo *ascender* en la expresión «los gastos *ascendieron* a X euros» porque su tercera acepción, registrada en el DRAE, es «Dicho de una cuenta: importar, valer».

Localizar

Otro ejemplo de uso inapropiado del idioma se encuentra en una frase que encontré en un periódico local: «La Armada *localizó* un proyectil enterrado en la playa». La segunda acepción que el DRAE contempla de *localizar* es «Averiguar el lugar en que se halla alguien o algo» y lo aclara con un ejemplo: «*Hasta ahora no hemos podido localizar al médico*». La tercera acepción es «Determinar o señalar el emplazamiento que debe tener alguien o algo».

Por lo tanto, el verbo *localizar* implica que se busca algo o a alguien cuya existencia se conoce de antemano; es decir, no se debe emplear como mero sinónimo de *encontrar*, pues de la noticia se desprende que nadie sabía con antelación que en aquella playa había un proyectil enterrado. En este caso es mejor usar los verbos *descubrir*, *encontrar* o *hallar*. Concretamente, sobre *hallar* los dos primeros registros del Diccionario académico son «1. Dar con alguien o algo que se busca. 2. Dar con alguien o algo sin buscarlo». El

segundo coincide expresamente con lo que el periodista quiso exponer.

La fragata *Santa María* basada en Rota

Otro uso inadecuado es el que acabo de emplear en el epígrafe con el verbo *basar*. Sí, paciente lector, ¿cuántas veces hemos dicho que tal barco está *basado en* Ferrol, Cartagena, Cádiz, Las Palmas, etc.? Pues, lo siento, pero la expresión no es correcta.

La locución *basada en* significa «fundada, asentada sobre algo», de modo que emplearla con el significado de «ubicada en» es un calco del inglés *based in*, lengua en la que sí tiene ese sentido. Lo adecuado es afirmar que la *Santa María* tiene *su base* en Rota; también es correcta la frase «El *Hespérides*, con *base en* Cartagena, zarpó».

Surto

Al hilo de lo que acabo de escribir, ¿es correcto decir «los buques *surto*s en la dársena del Arsenal de Ferrol»? Para contestar a esta pregunta recurro a la XXII edición del DRAE donde aparece *surto* con el significado de «tranquilo, en reposo, en silencio». Pero, curiosamente, en la edición anterior, la XXI,

figuraba también otra acepción: «Dar fondo la nave».

O sea, hasta la edición XXII un buque surto sería aquel que estuviese fondeado. Ahora ni siquiera eso, pues este significado ha sido eliminado del DRAE. Me pregunto qué motivo habrán tenido los académicos para suprimir esta acepción. En todo caso me cuesta trabajo creer que en la dársena del Arsenal de Ferrol haya un buque fondeado, aunque quizás sí esté en reposo, tranquilo y en silencio, si es que todo ello se puede aplicar a un buque de guerra.

Epílogo

Hay más palabras y frases que, a mi juicio, están mal arranchadas en nuestro Pañol del Español, pero por ahora es suficiente si en la próxima revista de policía detectamos que las que acabo de citar ya están correctamente estibadas. Reconozco —como siempre, yo pecador— que en mi pañol tampoco estaban en su sitio.

Agustín E. GONZÁLEZ MORALES



Fragata F-100 Blas de Lezo. (Foto: www.fjn.mde.es).





MISCELÁNEA

“Curiosidades que dan las escrituras antiguas, quando hay paciencia para leerlas, que es menester no poca”.

Ortiz de Zúñiga, *Anales de Sevilla*, lib. 2, p. 90.

24.817.— El artista y su obra



Lo fue el escultor alemán Waldemar Fenn, autor del monumento erigido en Mahón en honor al marino ilustre Augusto Miranda y Godoy (1855-1920), impulsor —como ministro de Marina— de la creación de la Base Naval de esta ciudad menorquina, cuyo puerto natural el almirante consideraba por su situación estratégica —como punto de apoyo al refugio y acción de la fuerza naval— «la mejor oferta que España podía cotizar en el Mediterráneo occidental...».

El busto en cuestión, junto al que aparece en esta foto su autor antes de ser llevado a su emplazamiento original y actual en la plaza Augusto Miranda de Mahón —desde la cual



Waldemar Fenn.

se divisa en toda su grandeza la estación naval—, fue inaugurado solemnemente el día 16 de julio de 1927, coincidiendo con la festividad de la Virgen del Carmen, patrona de las marinas españolas. El monumento fue en su día la primera escultura urbana que se levantó en Mahón, y su proyecto original —modificado varias veces por su reubicación en diferentes lugares— estaba formado por un pedestal tronco-piramidal, con un basamento cúbico acantonado por cuatro pilares, sobre el cual se levantaba el busto. La figura de líneas clásicas resulta, por sus dimensiones, estática y monumental, todo sugiriendo el carácter austero del almirante. El conjunto se ornamentaba con dibujos geométricos y cuatro inscripciones conmemorativas. Este monumento fue reinaugurado oficialmente en 1994 —tras una remodelación urbanística— y desde entonces se encuentra bien ubicado en su lugar original en la plaza que lleva el nombre del egregio marino y gobernante.

Waldemar Fenn nació en Francfort en 1878. Estudió el Bachillerato en Friburgo, y Bellas Artes en Estrasburgo. Completó su formación con estudios de anatomía, historia del arte y arqueología. Dedicado definitivamente a la escultura, llegó a trabajar por encargo del káiser Guillermo II —último emperador de Alemania y rey de Prusia—, y dejó muestras de su arte en varias ciudades europeas. Combatió en la Primera Guerra Mundial, siendo condecorado con la Cruz de Hierro. Tras pasar por Zúrich, Milán, Génova y Marsella, llegó a Barcelona, y desde allí a las Baleares, donde quedó cautivado por el paisaje y la gente, pero sobre todo por los monumentos prehistóricos menorquines. Decidió fijar su residencia en Menorca, donde vivió durante más de tres décadas hasta su muerte en 1955.

J. A. V.

24.818.—Almirante



La segunda de *Las Siete Partidas* del rey Alfonso X el Sabio (1221-1284)

—facsimil de la edición de 1555—, en el título 24, ley 3, nos lo define así:

«Almirante, es dicho, el que es cabdillo de todos los que van en los nauios, para fazer guerra sobre mar. E ha tan grand poder, quando va en la flota, que es assi como hueste mayor, o... como si el rey mesmo y fuese... E por este poderio... deue ser ante mucho escogido... catando que aya en si todas estas cosas:... que sea de buen linaje para auer verguença. E... que sea sabidor del fecho de la mar... E... de gran esfuerço... para... fazer daño a sus enemigos...»

Aunque la explicación es manifiestamente breve y concisa, no deja de ser cierta, válida y minuciosa.

L. C. R.

24.819.—Submarinos



Mientras que en España se discutían las condiciones del submarino

Peral, una vez finalizadas las pruebas exigidas en el primer semestre del año 1890 y su inventor retirado al balneario de Mondariz para tomar las aguas que mejoraran su hígado inflamado y apartarse de las noticias que a diario se publicaban dejando en entredicho su revolucionario invento, en Italia y Portugal se notaba gran actividad por llevar a cabo ensayos de submarinos.

«En Italia se han verificado en el puerto de Civitavecchia algunas experiencias de un prototipo, al que su inventor, el joven ingeniero Sr. Balsamillo llama *Bala Náutica* y tiene forma esférica, ante representantes de los ministerios de Guerra, Marina, Fomento e Industria y Comercio; en Portugal excita el entusiasmo público el torpedo de forma cilíndrica proyectado por el teniente João Augusto Fontes Pereira de Mello cuyos planos y memoria ha solicitado el ministerio de Marina para examinarlo técnicamente.»

J. A. G. V.

24.820.—Reportero de guerra

Así podríamos denominar al periodista —cuya identidad desconocemos— que aparece en la imagen que se acompaña y que, provisto de cuaderno de notas y lápiz, se afana en escribir la información que le brinda el oficial de Marina que le acompaña. La instantánea está tomada en plena Guerra Civil, el día de la entrega de la bandera de combate y de la de Navarra al recién modernizado crucero *Navarra* —ex-*Reina Victoria Eugenia* y ex-*República*—, solemne ceremonia institucional que se celebró en la bahía de Ferrol el 11 de junio de 1938.

En la foto, a bordo del citado buque, figuran en primer término, el periodista-reportero de guerra que comentamos entrevistando al comandante del Cuerpo de Ingenieros Navales Julio Murúa Quiroga. Detrás, a la derecha según se mira, se distingue al capitán de

corbeta Santiago Antón Rozas, a la sazón tercer comandante y jefe de los Servicios de Artillería y Dirección de Tiro del crucero *Navarra*.

J. A. V.

24.821.—Paradojas

La contribución española al desarrollo del submarino es verdaderamente pionera y notable pese a que gran número de historiadores foráneos omitan o ignoren a personajes de la talla de Cosme García, Narciso Monturiol e Isaac Peral.

La paradoja consiste en que a pesar de estas aportaciones, España fue la última de las potencias europeas en incorporar sumergibles. Ahora, al cumplirse en 2013 el primer centenario de la creación de la Escuadrilla de Submarinos portugueses, por iniciativa del



Crucero *Navarra*.

ministro de Marinha João de Azevedo Coutinho, con la adquisición en Italia de un Fiat-Laurenti construido por Fiat San Giorgio en La Spezia dos años antes de que la Ley Miranda, aprobada por las Cortes en febrero de 1915, decidiera la adquisición de este mismo tipo; es interesante recordar que el primer sumergible verdaderamente operativo que vieron los puertos españoles fue el portugués *Espadarte*, que antes de arribar a su destino hizo escalas en Marsella, Barcelona, Valencia, Alicante y Gibraltar. Tras una penosa navegación, sus dos motores diésel Fiat de dos tiempos dieron infinidad de problemas, fueron de los primeros de ciclo diésel embarcados a bordo de sumergibles, que más bien eran cascarones húmedos con sus 250 toneladas de desplazamiento en superficie.

A. C. i R.

24.822.—El progreso de los submarinos



El récord establecido en 1907 por el submarino norteamericano *Octopus*, permaneciendo veinticuatro horas bajo el agua, fue batido en 1913 por otro de la misma nacionalidad construido en California, elevándolo a treinta y seis horas. Los seis hombres que voluntariamente formaron la tripulación para este arriesgado ensayo volvieron a la superficie sin haber sufrido molestia alguna durante la inmersión, pues se había provisto de cantidad suficiente de aire almacenado en botellas de acero, quedando demostrada la habitabilidad de la nave submarina, así como sus condiciones para resistir la enorme presión que ejerce el agua a grandes profundidades.

J. A. G. V.

24.823.—Navarca



Era el nombre dado por los antiguos griegos al comandante de una flota o de una nave de guerra, y por cuyo motivo,

en el aspecto náutico, es similar a nuestro *nauchero*.

Según dice la *Táctica* (c. 895-908) del emperador bizantino León VI el Sabio (866-912), el navarca «debe ser experto en el pronóstico de los vientos, en el movimiento aparente de los astros y en los signos de los astros, debiendo conocer tanto las tempestades como las mutaciones del tiempo, para la seguridad en cualquier mar». (Migne, J. P.: *Patrologiæ series græca* (1857), v. 107, pp. 990-991).

L. C. R.

24.824.—Guerra de la Independencia



El comportamiento de los tres batallones de Marina que tomaron parte en la batalla de Ocaña recibió elogios y menciones tanto del jefe de la división como del general Blake, citando en la *Gaceta de la Regencia* los que merecen ser atendidos en justicia:

«Su actual comandante el capitán de navío José Meneses, los tenientes de navío y sargentos mayores de artillería e infantería Francisco Oscariz y Juan Donesteve, los tenientes de navío Ramón Romay y José Leis, el teniente de fragata Francisco Saavedra, los alféreces de navío José Toledo, José de Mazarredo y Antonio Doral, y los de fragata Juan Valdés, José Apodaca y Nicolás Chacón.»

J. A. G. V.

24.825.—Nao *Santa María*



La nao *Santa María*, capitana de la flota con la que Cristóbal Colón descubrió América el 12 de octubre de 1492, cuyo original se perdió en la costa de la isla de Santo Domingo, la actual República Dominicana, la noche del 25 de diciembre de ese mismo año, y cuyos restos se emplearon para la erección del fuerte de la Natividad, ha

Impresión Bajo Demanda

Procedimiento

El procedimiento para solicitar una obra en impresión bajo demanda será el siguiente:
Enviar un correo electrónico a publicaciones.venta@oc.mde.es especificando los siguientes datos:

Nombre y apellidos

NIF

Teléfono de contacto

Dirección postal donde desea recibir los ejemplares impresos

Dirección de facturación
(si diferente a la dirección de envío)

Título y autor de la obra que desea en impresión bajo demanda

Número de ejemplares que desea

Recibirá en su correo electrónico un presupuesto detallado del pedido solicitado, así como instrucciones para realizar el pago del mismo.

Si acepta el presupuesto, deberá realizar el abono y enviar por correo electrónico el publicaciones.venta@oc.mde.es el justificante de pago.

En breve plazo recibirá en la dirección especificada el pedido, así como la factura definitiva.

Centro de Publicaciones

Solicitud de impresión bajo demanda de Publicaciones

Título:

ISBN (si se conoce):

N.º de ejemplares:

Apellidos y nombre:

N.I.F.:

Teléfono:

Dirección:

Población:

Código Postal:

Provincia:

E-mail:

Apellidos y nombre:

Dirección de envío:
Gobernador Civil de la provincia:

N.I.F.:

Dirección:

Población:

Código Postal:

Provincia:



Publicaciones de Defensa
Camino de los Ingenieros, 6 • 28047 Madrid
Teléfono: 91 364 74 27 (Pedidos)
publicaciones.venta@oc.mde.es



COMEDIA DE HUMOR EN EL CARIBE

¿Es posible trasladar a imágenes en género de comedia el aire, la atmósfera, la forma de expresión y utilización del lenguaje de una historia de aventuras ambientada en el universo de piratas y bucaneros sobre las no siempre tranquilas aguas del Caribe? En principio no. Son, al menos en teoría, dos géneros diametralmente opuestos, ya que nada tiene que ver el uno con el otro. Pertenecen, por situación, interpretación y significado, a ambientes tan diferentes y dispares que no permiten una unión. La diferencia de entorno entre títulos tales como *Mi desconfiada esposa*, de Vincent Minelli, éxtasis de la comedia en estado puro, y *El pirata de los siete mares*, de Larry Price, son enormes. Pero Hollywood siempre fue así. A la búsqueda y captura de una excelente taquilla no hay normas ni reglas, y si existen, están para romperlas. Tratándose del director de la película que ahora centra nuestra atención, *La princesa y el pirata* (Estados Unidos, 1944) la cosa tiene

su explicación. David Butler, fallecido en 1979, un correcto artesano al servicio de los estudios, a lo largo de su filmografía fue recurrente en el tema de trasladar atmósferas diferentes en una película. Casi diez años después de *El pirata y la princesa*, que fue en definitiva una agradable comedia de acción de piratas, llevó la visión personal de una artista, Doris Day, al mundo del *far west* y con aceptable éxito económico. El resultado fue *Doris Day en el oeste*, con la pareja preferida de Rock Hudson deambulando feliz y contenta por paisajes del más puro oeste americano. Cosas de Hollywood.

La trama principal de *La princesa y el pirata* mezcla ambos géneros con clara inteligencia industrial, productiva. La trama presenta a una bellísima mujer, la clásica Virginia Mayo, quien a la búsqueda del ser amado a lo largo de una, en principio, pacífica travesía por la mar, es vilmente secuestrada por un grupo de piratas del Caribe al



mando del terrible capitán Hook, siniestro personaje abrumado por el dinero, los increíbles tesoros escondidos y por un inusitado sentido de la violencia siempre a punto de explotar. Entonces el conflicto está servido dentro de las más puras convenciones de la comedia de enredo tradicional. Enredo que se hace evidente y palpable con la sorprendente aparición de un singular personaje interpretado por Bob Hope. Volvemos pues a la comedia, y no podría ser de otra manera contando en el reparto con uno de los más célebres cómicos del séptimo arte y de la televisión americana durante más de cincuenta años. Bob Hope dominó todos los escenarios casi a lo largo todo el pasado siglo XX. La comedia delirante de doble interpretación, su facilidad para contar chistes, su sentido de la

ironía y de la parodia le hicieron célebre y famoso, y también millonario.

Como sus compañeras de profesión, Doris Day viajó en una ocasión al oeste en una delirante comedia, *El hijo del rostro pálido*, burla y sátira del western convencional y típico. Aquí, en *La princesa y el pirata*, la intervención del extravagante pirata, al que da vida Bob Hope, es decisiva. Decisiva hasta el punto de que después de numerosos incidentes —todos ellos contados en clave de comedia de humor— pone fin al secuestro de la princesa y la libera de su cruel pirata. Hay ciertamente acción, pero con el trazo inevitable de la alegre comedia tan en boga en el cine de Hollywood de aquellos días.

David Butler dirigió la cinta —dos candidaturas al Oscar, mejor banda sonora y dirección artística— con pericia y hábil sentido del humor. Jugando claramente a dos bandas, la comedia graciosa y la acción trepidante y pura controlan en todo momento la historia, captan la imagen y la secuencia, recobran para el espectador el momento de la cargada combinado con la épica de la odisea y de la aventura. Planos y escenas explicadas con el ingenio propio de un artesano, de cuya filmografía convendría destacar: *El hijo de mamá*, *El talismán*, *Té para dos* o *San Antonio*. Del reparto, ciertamente espectacular, y al margen de los ya citados Bob Hope y Virginia Mayo, cabe destacar la presencia de actores de carácter, tan notables y prestigiosos como Walter Brenam, inevitable en los *westerns* de Howard Hawks y John Ford, Walter Slezak y Victor McLaghen.

Toni ROCA



EL GIRALDA, YATE DE DON JUAN DE BORBÓN EN LOS MEDIOS DE COMUNICACIÓN, EN LA FILATELIA Y EN LA LOTERÍA

El Giralda

El *Giralda* fue el último barco utilizado por Don Juan de Borbón como yate en múltiples actividades, y ya fue comentado de forma somera con anterioridad en esta sección junto con su antecesor el *Saltillo* (1). Conviene no confundirlo con el que en una época fue el yate real *Giralda*, utilizado por Alfonso XIII; un barco construido en Glasgow en 1894, que había sido adquirido por la Armada en 1898 para utilizarlo como aviso, más tarde, de 1900 a 1918 fue yate real, a continuación fue hidrógrafo, hasta que en 1932 quedó fuera de servicio y fue vendido para el desguace en 1940.

(1) GONZÁLEZ FERNÁNDEZ, Marcelino: «Don Juan de Borbón y sus barcos». *La Mar en la Filatelia*. REVISTA GENERAL DE MARINA. Abril, 1999, pp. 503-506.



Vista del yate *Giralda*.



El yate *Giralda* en un décimo de lotería de 2011.

El segundo *Giralda* fue construido en el año 1958 en Argyll (Escocia, Reino Unido) por Morris and Mortimer. Es un motovelero de dos palos con aparejo de queche. Mide 22,86 m de eslora, 5,64 de manga, 3,048 de calado y desplaza 81,68 toneladas. Cuenta con dos motores diésel Gardner de seis cilindros y 120 CV, dos ejes, una potencia de 120 CV, da 10 nudos de velocidad y tiene capacidad para cargar seis metros cúbicos de gasoil.

Antes de tener el *Giralda*, Don Juan había contado con el *Saltillo*, prestado por un amigo y que también ha sido comentado en esta sección (2), y a continuación tuvo otro barco de regatas construido en Dinamarca, que le habían regalado unos amigos: el *Giraldilla*.

Con el *Giralda*, Don Juan, muy aficionado a la mar, realizó gran cantidad de viajes,



El yate *Giralda* en un sello emitido en 1994.

(2) GONZÁLEZ FERNÁNDEZ, Marcelino: «El *Saltillo*, yate real y buque escuela». *La Mar en la Filatelia*. REVISTA GENERAL DE MARINA. Junio, 2013, pp. 883-888.

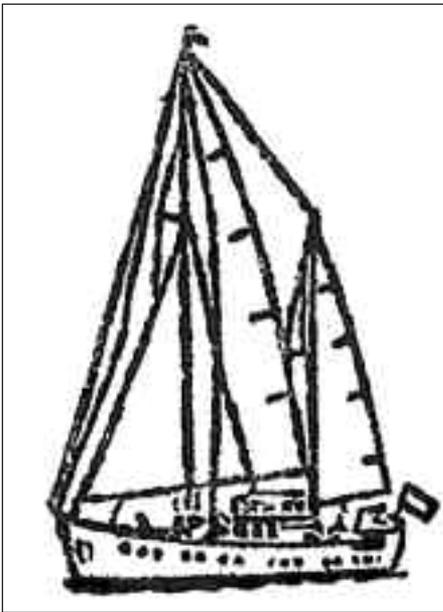


Matasellos utilizado en el primer día de circulación del sello del *Giralda*.

«recorrió el litoral español y europeo en numerosas ocasiones, participó en múltiples eventos náuticos, concentraciones de barcos, regatas y otras actividades. Desde su cubierta presidió muchas veces la regata internacional

de barcos de época «Trofeo Almirante Conde de Barcelona», celebrada en aguas del Mediterráneo. Y a bordo de él continuó navegando mientras le fue posible; solo la enfermedad le pudo apartar de la mar.

El 1 de abril de 1993, Don Juan de Borbón falleció en una clínica de Pamplona, y el 23 de agosto de dicho año, el Rey Juan Carlos firmó el protocolo de cesión del barco a la Armada, para que pasara destinado a la Escuela Naval de Marín, con el fin de actuar como buque escuela de guardias marinas. Y allí sigue actuando como tal con la numeral A-76.

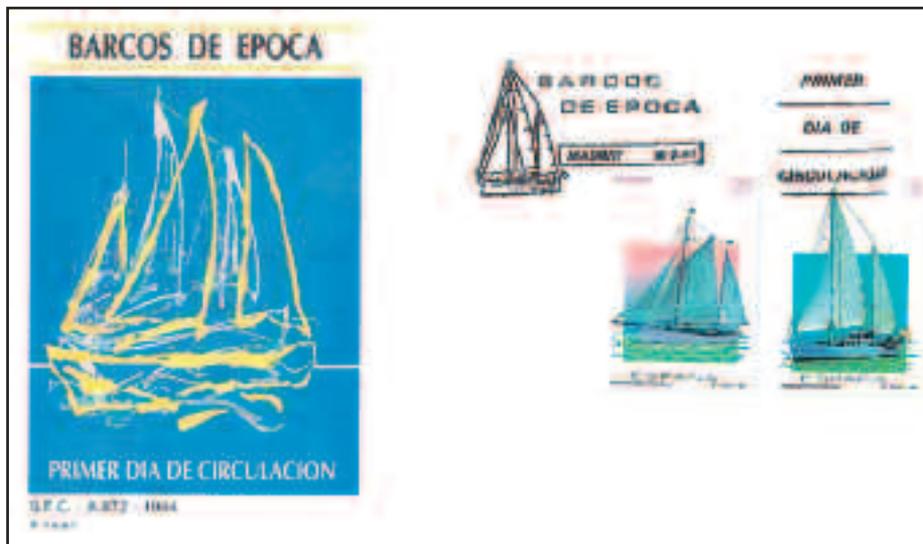


Siluetas del yate *Giralda* tomada del matasellos de primer día de circulación.

El *Giralda* en los medios de comunicación

Por su carácter de yate real en vida de Don Juan, el *Giralda* siempre ha estado en el punto de mira de los medios de comunicación. No era extraño verlo en noticias de la época relacionadas con sus movimientos y actividades, sus vacaciones, regatas, visitas a puertos, etc. Y hoy sigue siendo noticia por su pasado histórico y por sus actividades como buque escuela de la Escuela Naval Militar. A modo de ejemplos, se pueden apuntar los que siguen:

Mayo de 1970.—Con motivo de la inauguración de Puerto Banús, que para la Costa del Sol fue un hito, la prensa de la época



Sobre de primer día de circulación de la serie de sellos de barcos de época de 1994.



El yate *Giralda* en una tarjeta postal.

publicó noticias de todo tipo, haciendo referencia a su organización, capacidad, conciertos, exposiciones de arte, conferencias realizadas en su Club de Mar y numerosas celebraciones sociales. Las noticias comentaban la presencia de muchos visitantes ilustres, entre los que se encontraban los Reyes de España, los de Bélgica, los príncipes de Mónaco, el rey de Arabia Saudí o Don Juan de Borbón, que era un visitante habitual de Puerto Banús a bordo de su yate *Giralda*, además de gente de la alta sociedad, del mundo del arte, del deporte y de las finanzas.

Septiembre de 1974.—A principios de dicho mes, Don Juan se encontraba en Palma de Mallorca con su yate después de haber realizado un pequeño viaje por las islas Baleares. Con tal motivo, el día 2, el diario local *Última Hora* publicaba una noticia hablando del intento de secuestro del que el Conde de Barcelona había sido objeto en aguas de Montecarlo, a donde se había desplazado con el *Giralda*.

Agosto de 1993.—El día 24, la prensa se hizo eco de la cesión a la Armada del *Giralda*, efectuada el día anterior por el Rey Juan



Sobre de 1992, con referencias al «Trofeo Almirante Conde de Barcelona» de Barcos de Época.

Carlos, mediante la firma de un protocolo por el que el barco pasaba destinado a la Escuela Naval de Marín. Fue un emotivo acto de la Familia Real, que tuvo lugar en la Base Naval de Porto Pi, y también fue un rendido homenaje a la memoria de Don Juan de Borbón, que con frecuencia había visitado el puerto de Palma de Mallorca con su yate.

Septiembre del 2000.—En dicho mes, el *Giralda* se encontraba en la zona de Sanjenjo (Pontevedra) procedente de la Escuela Naval de Marín, cuando el Rey Juan Carlos visitó el Real Club Náutico de dicha localidad con motivo de la presentación oficial del equipo español de la «Sardinia Cup». Aquel encuentro del Rey con el que había sido el yate de su padre fue un momento memorable para Don Juan Carlos. También lo fue para los habitantes de la isla de Ons, ya que durante la visita real, que duró 48 horas, por motivos de seguridad los isleños pudieron contar con suministro eléctrico durante dos días completos; suministro que fue cortado a las siete horas de que el monarca se hubiera ido.

Y es que la isla de Ons, situada a la salida de la ría de Pontevedra y a una hora en barco desde Bueu, tenía unas 80 viviendas que solo

disfrutaban de ocho horas de luz eléctrica al día, y el resto del tiempo se las tenían que componer como podían, con generadores propios, velas, lámparas de gas o cualquier otro medio. No tuvo por ello nada de particular que durante mucho tiempo sus habitantes hayan mantenido el deseo de que el Rey volviera por aquellas tierras.

Mayo de 2001.—El 27 de dicho mes, *La Voz de Galicia* comentó la participación del *Giralda* en los actos conmemorativos de la batalla de Rande (Vigo) de 1702. Fue una batalla en la que una flota de barcos españoles procedentes de América, protegidos por barcos franceses, fueron atacados por barcos ingleses y holandeses, y su gente prefirió incendiarlos y hundirlos antes de que cayeran en manos del enemigo. Desde entonces se cuentan muchas historias y leyendas sobre los «galeones de Rande» y sus tesoros, y al perecer, Julio Verne se inspiró en aquellos galeones y tesoros para uno de los pasajes de su obra *Veinte mil leguas de viaje submarino*.

Agosto de 2003.—El 24 de dicho mes, la prensa comentó la conmemoración que la Familia Real, reunida en Palma de Mallorca, efectuó en el décimo aniversario de la muerte

de Don Juan de Borbón. Con tal motivo, el Rey presidió una parada naval desde el yate *Giralda*, que había llegado a aguas de Baleares el día 18.

Marzo de 2009.—El día 8, *La Voz de Galicia* comentó la presencia del *Giralda* en el Salón de la Mar y la Náutica de Galicia, «Vigonau», donde se convirtió en uno de los grandes alicientes de la feria náutica de Laxe.

Junio de 2009.—El día 23, los medios de comunicación anunciaron la llegada del *Giralda* a Torrevieja y su entrada en el Real Club Náutico de dicha localidad, en viaje como buque escuela de guardias marinas procedente de la Escuela Naval de Marín, con una dotación formada por 10 personas: comandante, segundo, contramaestre, mecánico y seis alumnos.

Agosto de 2013.—Los medios anunciaron la participación del *Giralda* en los actos del Ciclo Cultural de la Semana Caixanova del Atlántico, en el último fin de semana de agosto del 2013, para lo que el barco iba a estar atracado en el puerto deportivo del Real Club Náutico de Vigo, donde podía ser visitado en el horario de la exposición «Galegos e Catalans».

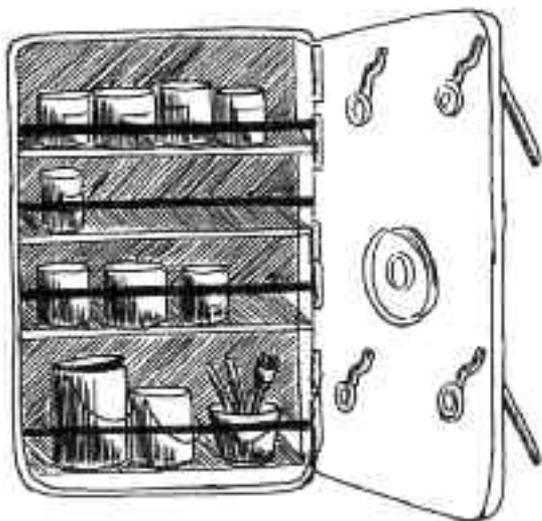
El *Giralda* en la filatelia y en la lotería

El 15 de julio de 1994, Correos españoles emitió una bella serie, consistente en dos sellos que reproducen sendos buques de vela que pertenecieron a don Juan de Borbón, con los que inauguró la serie temática denominada «Barcos de Época». El primer sello, con un valor facial de 16 pesetas, representa al *Giralda*, y el segundo, con un facial de 29 pesetas, representa al *Saltillo*. El *Giralda* también sirvió de motivo para el matasellos de primer día de circulación.

De las regatas y actividades del barco también se han emitido sobres y matasellos especiales. El del *Giralda* fue reproducido en un décimo de lotería del 12 de marzo de 2011.

Marcelino GONZÁLEZ FERNÁNDEZ





Pañol de Pinturas

MARÍA ASUNCIÓN GARCÍA BRAGE

Más de una vez he comentado en esta sección de la REVISTA que hablar sobre el tema de la pintura da lugar a conocer nuevos artistas de los cuales no teníamos noticias. Conocer esta actividad de nuestra protagonista de hoy, María Asunción García Brage, se debe a un encuentro de ella con mi querido amigo y compañero el capitán de navío José Luis del Hierro Alcántara, también pintor (*Pañol* de mayo de 2000). María Asunción es hija del teniente coronel de máquinas Antonio García Fernández y natural de Santa Cruz de Tenerife.

En la contestación a mi «tercer grado» al que someto a los pintores que aparecen en el *Pañol*, nos dice que es consustancial a ella una profunda vinculación con los elementos naturales y concretamente con la mar, que la acompañó una parte importante de su vida.

Aunque nuestra pintora al hablar de esta relación la denomina como «el agua», me he permitido cambiarla por la mar, que es, sin



María Asunción García Brage.



duda, el elemento que abraza esa maravilla que se llama Tenerife. Su encuentro con la pintura se debe a un periodo de búsqueda de alguna actividad con la que sentirse bien, en la que apareció de forma repentina ese flechazo (según sus palabras), comenzando entonces a trabajar con los materiales más dóciles como el pastel, la sanguina y el carboncillo, pasando definitivamente al óleo a partir del año 2005.

Comenta que desde esa fecha ha pasado por varias fases en busca de esa consolidación del oficio que todos los artistas buscan, y que a ella le han llevado en la actualidad a trabajar principalmente con tonos azules, cercanos al agua, que constituyen el contenido más abundante de su paleta y que la trasladan con nostalgia a los paisajes de su infancia, lejanos de su actual residencia en Madrid.



No hay duda acerca del profundo interés que María Asunción alberga en conseguir objetivos para perfeccionar su técnica y conocimiento sobre su trabajo artístico, y prueba de ello es la asistencia a diversos cursos que reseñamos:

- 1994/95: comienza su andadura pictórica en el Centro Cultural de Chamartín Javier Rojo.
- 1995/98: estudio de pintura Juan Abellán Julia. Madrid.
- 1998/00: estudio de pintura Manuel Luca de Tena. Madrid.
- 2000/05: estudio de pintura Ana María Huerta. Madrid.
- 2005/08: estudio de pintura Decinti y Villalón. Madrid.
- 2008/13 : estudio de pintura Solana, Madrid, hasta la actualidad.

Tiene un horizonte claro de lo que quiere, y considera que paso a paso y con el tesón que demuestra va llegando a su meta.

Sus cuadros están colgados en casas de familiares, de amigos y algunos de ellos han sido vendidos.

En la relación de pintores favoritos se encuentran los impresionistas y expresionistas, atraída fuertemente por su colorido y pinclada.

Ha participado en las exposiciones:

- Centro Cultural Chamartín Nicolás Salmerón. Junio de 1995. Madrid.

— Nuevos Artistas. Rincón de Arte «Venezia». Julio de 1996. Madrid.

— Centro Cultural ABC de Serrano. Junio de 202. Madrid.



— Exposición Colectiva en ETSI Navales (1). Noviembre de 2006. «Formas y Métodos». Madrid

— Exposición Colectiva en ETSI Navales. Diciembre 2008. Madrid.

Durante los años 2006 y 2007 presentó obras a los Premios de Pintura Virgen del Carmen de la Armada, pero no fue seleccionada.

Analizamos sus obras por medio de las fotografías que nos ha enviado: en la primera de ellas, basada en un buen dibujo, representa tal vez parte de la maniobra de un velero, y resuelve con habilidad el intrincado y difícil «viaje» del cabo, proponiendo como telón de fondo una mar en calma muy lograda. De la combinación de ambos elementos consigue una excelente profundidad.

El buen dibujo aparece de nuevo en la obra que ella titula *Solidez*, que representa un

monumento a las gentes de mar en la figura de un ancla reposando sobre piedras. En su cuadro *Naturaleza viva*, realizado con técnica mixta, un díptico de 81 x 54 cm que describe una costa agreste, apreciamos una gran constancia en su terminación por el complejo entramado de rocas que descansan ya en una mar que añade, con su neblina, una carga de misterio a la escena.

Finalmente el origen de un río cuyas aguas bajan rápidamente nos demuestra el oficio adquirido con sus transparencias en el agua y los relieves rocosos muy bien trabajados.

Con mi enhorabuena por su trabajo, un cordial saludo,

Rafael ESTRADA



(1) Escuela Técnica Superior de Ingenieros Navales de la Armada.





ESCUDOS DE LA ARMADA



Flotilla de Aeronaves. FLOAN

Sobre alas de oro, un ancla de plata. Timbrado con la corona real cerrada.

Las alas nos recuerdan la leyenda de Ícaro, hijo de Dédalo, que juntamente con su padre trató de cruzar el mar Egeo volando con las alas unidas por medio de la cera. Como desoyese las advertencias de Dédalo de no acercarse demasiado al Sol, se le derritió la cera y, al separar-



se las plumas de las alas, cayó al mar, ahogándose. Homenaje y perenne recuerdo para todos los que han dado su vida al servicio de la Aviación.

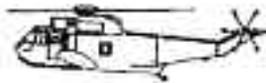
El ancla simboliza su integración como Arma Aérea de la Armada.

El nacimiento del distintivo de la Aviación Naval lo encontramos en el Decreto de 2 de abril de 1921, que establece:

«S. M. el Rey ha tenido a bien disponer que el personal con destino en la Aeronáutica Naval, y el que llegue a obtener el título de la especialidad, usen como emblema distintivo los que a continuación se mencionan para cada uno:

Distintivo de Aeronáutica en general: será igual al modelo número 1 siendo de hilillo de oro las alas y corona y rojo el fondo de ésta. El ancla completa será bordada en hilillo de plata. Con la marinera de verano se usará el emblema de metal...»

Este distintivo de la Aeronáutica Naval se mantuvo en 1954 en su renacer como Arma Aérea de la Armada, y ha sido tradicionalmente empleado como emblema por la Flotilla de Helicópteros desde ese año, y a partir 1976, por su sucesora, la actual Flotilla de Aeronaves, con las únicas modificaciones derivadas de la sustitución de la corona por la correspondiente a cada régimen: coronal mural durante la Segunda República, marquesal durante el Gobierno del general Franco y real a partir de 1977. Tal y como relata Rafael de la Guardia y Pascual de Pobil en su *Crónica de la Aeronáutica Naval Española* (Editora Nacional. Madrid 1977), el diseño del emblema se debe al entonces alférez de navío Julio Guillén Tato.



NOTICIARIO



MARINAS DE GUERRA

ARMADA ESPAÑOLA

Operaciones

Operación ATALANTA (23 de enero de 2009-finalización).—Participa en esta operación la TF 465, bajo el mando del comodoro holandés Peter W. Lenselink a bordo del HNLMS *Johan De Witt*, compuesta actualmente además por las siguientes unidades: BAM *Meteoro*, el ITS *Libeccio*, el RFA *Lyme Bay* y el FGS *Niedersachsen*.

Como medios aéreos de patrulla marítima la TF 465 cuenta con un *D-4* del Ejército del Aire (ESP), un *F-50 Falcon* (FR) y dos *SW-3* (LUX).

OPLAN MARCO MVSM (Mando de Vigilancia y Seguridad Marítima).—Medios transferidos al JEMAD:

Zona Mediterráneo: *Cazadora* (23 de septiembre-13 de



BAM *Meteoro* (P-41).
(Foto: www.flickr.com/photos/navantiaoficial/).



Fragata *Álvaro de Bazán* (F-101). (Foto: www.armada.mde.es).

octubre); *Infanta Elena* (14-27 de octubre).

Zona Atlántico: *Atalaya* (23-29 de septiembre); *Tagomago* (30 de septiembre-13 de octubre); *Vigia* (14-27 de octubre).

Agrupaciones permanentes

Operación ACTIVE ENDEAVOUR.—

El patrullero de altura *Infanta Elena* fue el buque asignado para permanecer en *stand by* bajo OPCON NACIONAL entre el 1 de julio y el 30 de septiembre de 2013. Ha sido relevado por el patrullero de altura *Cazadora*, buque asignado para permanecer alistado entre el 1 de octubre el 31 de diciembre.

La fragata *Blas de Lezo*, en su tránsito a base, efectuó apoyo asociado del 13 al 15 de octubre.

SNMG-2 (junio de 2013-junio de 2014).—España ostenta el mando de la agrupación SNMG-2, bajo el mando del contral-

mirante Díaz del Río. En esta agrupación participarán las fragatas *Blas de Lezo* (junio-octubre de 2013), *Álvaro de Bazán* (octubre de 2013-febrero de 2014) y *Cristóbal Colón* (febrero-junio de 2014).

Ejercicios

Desde el 23 de septiembre de 2013 se han realizado los siguientes ejercicios:

ADELFI BEX 2013/02 (16-24 de septiembre).—Bajo el mando de COMGRUP-2 se llevó a cabo este ejercicio con los siguientes participantes: LHD *Juan Carlos I*, LPD *Castilla*, LPD *Galicia* y Grupo Naval de Playa y 900 efectivos de la BRIMAR, y cuyo objetivo es mantener e incrementar el nivel de adiestramiento anfíbio de los buques y las unidades del Grupo de Proyección de la Flota y del Tercio de Armada.

El ejercicio se desarrolló en dos fases:

- En puerto, entre el 16 y el 20 de septiembre.
- En la mar, área de la bahía de Cádiz, entre el 21 y el 24 de septiembre.

Iniciativa AFRICAN PARTNERSHIP (26 de agosto-10 de noviembre de 2013).— Participan un oficial de enlace y una sección de Infantería de Marina (25 pax) a bordo del buque anfíbio HNLMS *Rotterdam* (LPD), dentro de un contingente internacional en labores de instrucción y adiestramiento de los países de la costa africana occidental a visitar. El calendario de escalas previstas es el siguiente:

PUERTO	ETA	ETD
Rota		30-31 agosto
Casablanca (Marruecos)	1 de sept.	4 de sept.
Dakar (Senegal)	10 de sept.	13 de sept.
Accra (Ghana)	26 de sept.	28 de sept.
Secondi (Ghana)	28 de sept.	30 de sept.
Cotonou (Benin)	11 de octubre	14 de octubre
Lagos (Nigeria)	15 de octubre	19 de octubre
Sta. Cruz de Tenerife	4 de nov.	7 de nov.
Base Naval Rota		10 de nov.

SEABORDER-13 (1-4 de octubre).—El patrullero *Vigía* participó en ejercicios serios, MIO y SAR/MEDEVAC en colaboración con unidades de Mauritania, Marruecos, Portugal, Túnez y Francia.

LISA AZUL (30 de septiembre-10 de octubre).—Se desarrolló este ejercicio bilateral en el CASR e instalaciones de Base Naval de Rota (HOGANS ALLEY) con la participación de:

- TEAR: 50 infantes de marina.
- BRIMAR: 50 infantes de marina (aprox).
- US Marines TF 68: 50 marines.
- US Marines SPMAGTF-CR: dos *MV-22 Osprey*.

LANTOR (14 de octubre).—El submarino *Galerna* colaboró con unidades de la SNMG-2.

FIMEX-13 (14 de octubre).—El submarino *Galerna* efectuó este ejercicio en aguas de Almería a la finalización del LANTOR.

Adiestramiento

Desde el 23 de septiembre han realizado salidas a la mar para adiestramiento las siguientes unidades:

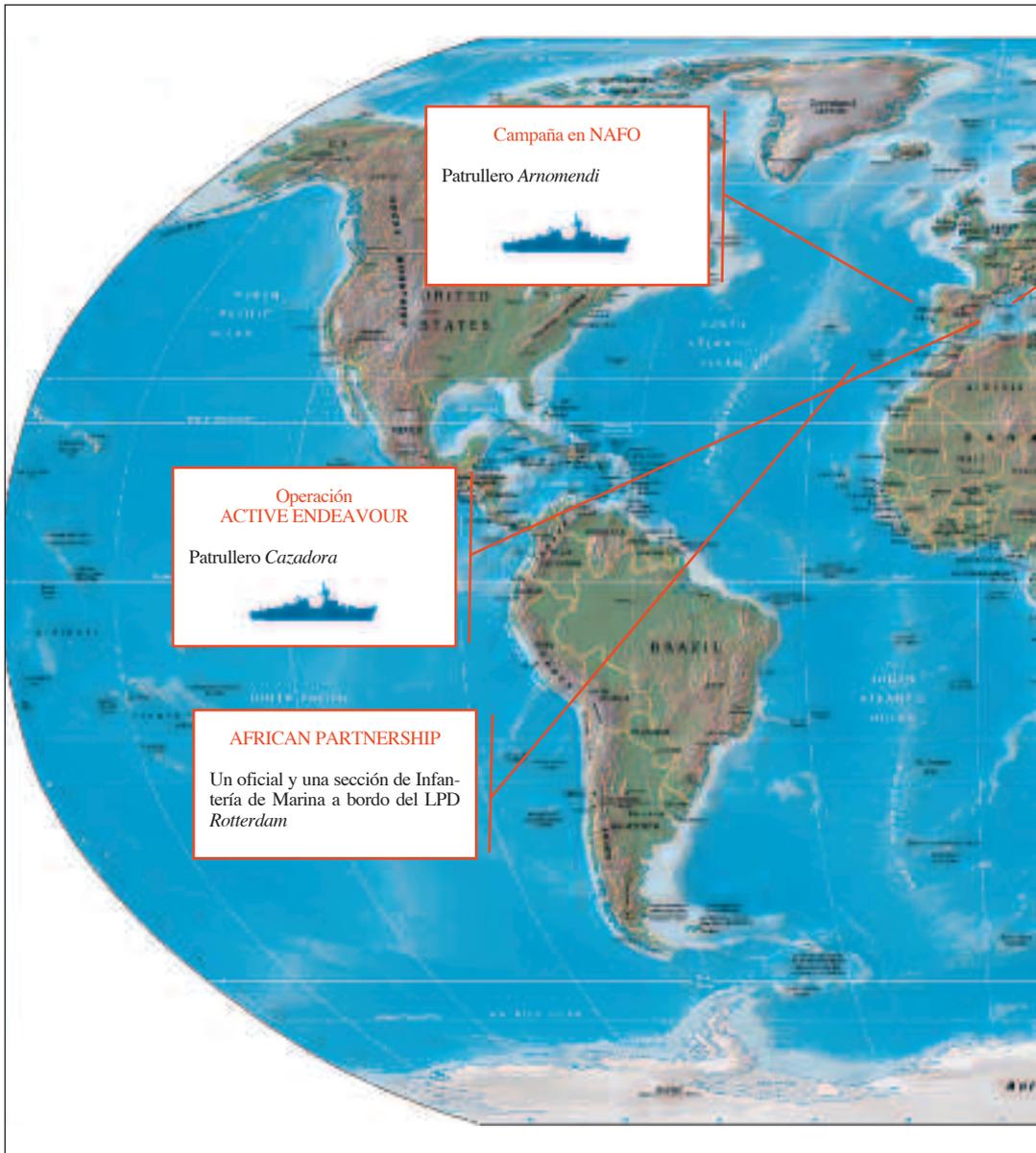
Adiestramiento individual: *Vencedora* (26 de septiembre y 8-10 de octubre); *Infanta Elena* (26 de septiembre y 9-10 de octubre); *Infanta Cristina* (26 de septiembre); *Tajo* (24, 25 y 26 de septiembre); *Mar Caribe* (24 de septiembre); *Serviola* (23 de septiembre); *Navarra* (26 de septiembre y 9 de octubre); *Canarias* (26 de septiembre y 9 de octubre); *Méndez Núñez* (24-26 de septiembre); *Duero* (1-3 de octubre); *Segura* (8 de octubre); *Santa María* (9 de octubre); *Reina Sofía* (9 de octubre); *Atalaya* (9-10 de octubre); *Mahón* (9-10 de octubre); *Castilla* (8-9 de octubre); *Juan Carlos I* (14-16 de octubre); *Tagomago* (15-18 de octubre); *Tornado* (14-20 de octubre); *Cazadora* (14-18 de octubre); *Victoria* (15-17 de octubre).

Adiestramiento individual y de buceadores a gran profundidad: *Neptuno* (16-27 de septiembre).

Adiestramiento individual y aeronaval con la 6.ª Escuadrilla: *Mahón* (23 de septiembre).

Actividades y ejercicios previos a CALOP A3M: *Patiño* (23 de septiembre-8 de octubre); *Galicia* (24 de septiembre-8 de octubre).

OPERACIONES EN CURSO



DE LA ARMADA





BAC Cantabria en Australia. (Foto: www.fn.mde.es).

Adiestramiento individual y comprobación de equipos: *Reina Sofía* (23 y 24 de septiembre).

Adiestramiento individual y mediciones acústicas: *Duero* (23-26 de septiembre).

Adiestramiento individual y preparación de reconocimiento Punto Posada: *Tajo* (23 de septiembre-3 de octubre).

Inspección II CALOP A3M: *Relámpago* (23 y 24 de septiembre).

Adiestramiento de tiradores de precisión: El equipo *EOS 02/13* del TERLEV en Chinchilla (Albacete) (7-11 de octubre).

Adiestramiento individual y calibración acústica: *Tajo* (7-8 de octubre).

Adiestramiento para certificación A4: *Malaspina* (14-18 de octubre).

Comisiones, colaboraciones y pruebas

Cantabria (3 de enero-21 de diciembre).—El día 3 de enero comenzó el tránsito Ferrol-Australia para efectuar un despliegue de doce meses, orientado a profundizar en el

marco de colaboración entre la Real Marina Australiana (RAN), mejorar el adiestramiento mutuo y demostrar las capacidades del buque en despliegues prolongados.

Martín Posadillo (9 de septiembre-8 de octubre).—Salió a la mar para efectuar transporte a la zona de operaciones de Líbano, teniendo previsto el siguiente calendario:

PUERTO	ETA	ETD
Cartagena		9 de sept.
Valencia	10 de sept.	10 de sept.
Catania	14 de sept.	16 de sept.
Beirut	21 de sept.	23 de sept.
Heraklion	26 de sept.	30 de sept.
Valencia	7 de octubre	7 de octubre
Cartagena	8 de octubre	

Hespérides (17 de septiembre-29 de octubre).—Realizó la campaña ZEE-13 de ampliación de la plataforma continental al oeste de las islas Canarias y la campaña SUBVENT-1, cuya

finalidad es investigar evidencias de emisiones de fluidos detectadas al oeste de las islas en la zona profunda del margen continental.

Segura y Tambre (22-27 de septiembre).—Efectuó presencia naval en el Salón Náutico de Barcelona.

Vencedora (24 de septiembre).—Efectuó colaboración en la CALOP del BAM *Relám-pago* en aguas próximas a Cartagena.

Camino Español (4-30 de octubre).—Realizó transporte logístico del Ejército de Tierra con el siguiente calendario:

PUERTO	ETA	ETD
Almería	6 de octubre	7 de octubre
Cartagena	11 de octubre	12 de octubre
Almería	12 de octubre	13 de octubre
Melilla	15 de octubre	16 de octubre
Rota	17 de octubre	18 de octubre
Ceuta	18 de octubre	19 de octubre
Almería	19 de octubre	20 de octubre
Cartagena	27 de octubre	28 de octubre
Almería	28 de octubre	29 de octubre
Ceuta	29 de octubre	29 de octubre
Cartagena	30 de octubre	

Cazadora (24 de septiembre).—Efectuó colaboración en la CALOP del BAM *Relám-pago* en aguas próximas a Cartagena.

Castilla (26 y 27 de septiembre).—Efectuó colaboración en el ejercicio ATENEA.

Santa María y Canarias (29 y 30 de septiembre).—Realizaron PASSEX con el submarino portugués *Tridente*.

Contramaestre Casado (19 de septiembre-2 de octubre).—Efectuó transporte marítimo de material del Ejército de Tierra a las islas Canarias.

Tajo y Turia (23-30 de septiembre).—Presencia naval con la colaboración del TERLEV (tres pax) en el Salón Náutico de Barcelona.

Contramaestre Casado (14-22 de octubre).—Realizó transporte de material entre La Carraca y varios puertos del Mediterráneo según el siguiente calendario:

PUERTO	ETA	ETD
La Carraca		14 de oct.
Base Naval Rota	14 de oct.	14 de oct.
Cartagena	15 de oct.	16 de oct.
P. de Mallorca	17 de oct.	18 de oct.
Mahón	18 de oct.	19 de oct.
Cartagena	20 de oct.	21 de oct.
Base Naval Rota	22 de oct.	22 de oct.
La Carraca	22 de oct.	

Tagomago (1 y 2 de octubre).—Realizó relevo del destacamento naval de Alborán.

Mar Caribe (8-29 de octubre).—Realizó aguadas entre las islas y peñones en aguas del estrecho de Gibraltar, Peñones y Alborán.

Tofiño (10 de septiembre-7 de octubre).—Efectuó pruebas de sonar (SAS) y actualización de la cartografía náutica del golfo de Almería y zona costera del mar de Alborán.

Antares (10 de septiembre-7 de octubre).—Realizó actualización de la cartografía náutica del golfo de Almería y de la zona costera del mar de Alborán.

Astrolabio (10-26 de septiembre).—Efectuó campaña hidrográfica de aguas menores en la bahía de Cádiz.

Malaspina (4-19 de octubre).—Realizó actualización de la cartografía náutica del golfo de Cádiz.

Antares (14-18 de octubre).—Efectuó colaboración con adiestramiento en la mar del *Malaspina*.

Turia (16 de octubre).—Efectuó colaboración con la SNMG-2.

Sella (16 de octubre).—Efectuó colaboración con la Escuela de Antonio Escaño.

Medas (14 de octubre).—Efectuó pruebas de mar en aguas próximas al golfo de Cádiz.

Las Palmas (14 de octubre).—Efectuó colaboración con COMSUBMAR en aguas próximas a Cartagena.

Cristóbal Colón (15-17 de octubre).—Realizó pruebas de mar de fin de garantía, contando con la colaboración del patrullero *Atalaya*.

Atalaya (15 y 16 de octubre).—Realizó colaboración en la pruebas de mar de la fragata *Cristóbal Colón*.

Tabarca (18 de octubre).—Efectuó tránsito desde Ferrol a su base en Marín.

Vigilancia marítima

Han realizado misiones de vigilancia marítima las siguientes unidades:

Cabo Fradera (1-30 de septiembre y 1-31 de octubre).—Realizó vigilancia marítima en las Rías Bajas.

Arnomendi (24 de agosto-4 de octubre).—Realizó la campaña de vigilancia pesquera en caladeros del Atlántico Norte (NAFO). Embarcó inspectores de pesca en dos periodos de rotación. Efectuó escalas en el puerto de St. John's (Canadá).

P-101 (1-30 de septiembre y 1-31 de octubre).—Efectuó vigilancia pesquera en aguas de Ayamonte y Huelva.

P-114 (1-30 de septiembre y 1-31 de octubre).—Realizó vigilancia marítima en aguas del estrecho de Gibraltar, Peñones y Alborán.

Relámpago (16-30 de septiembre).—Realizó vigilancia marítima en aguas del Mediterráneo y Alborán.

Alborán (23 de septiembre-12 de octubre).—Tras finalizar su vigilancia marítima en la zona de caladeros pelágicos del Cantábrico, realizó la campaña «Programa común de control aproximación suroeste» (cuatripartito) durante el periodo 22 de septiembre al 3 de octubre en aguas comunitarias por fuera del mar territorial de los Estados miembros ribereños y aguas internacionales del Atlántico nordeste. Los países participantes en esta campaña son, además de España, Irlanda, Reino Unido y Francia.

Atalaya (23-27 de septiembre).—Efectuó vigilancia marítima en aguas del litoral de Galicia. Realizó adiestramiento aeronaval con helicóptero *H500* destacado en la ENM, y un PASSEX con el buque danés *Esbern Snare* el día 24.

Cazadora (1-11 de octubre).—Realizó vigilancia marítima en aguas del litoral mediterráneo.

Toralla (14-18 de octubre).—Realizó vigilancia marítima y colaboración con la SNMG-2 en SURFEX-426.

Vigía (14-23 de octubre).—Efectuó vigilancia marítima en aguas de Alborán.

A. P. F.



Australia

A flote la primera lancha de desembarco.—Los astilleros de Navantia en Puerto Real han puesto a flote la primera lancha de desembarco tipo *LLC* de una serie de 12 encargadas por la Marina australiana para sus buques anfibios tipo *LHD* clase *Canberra*.. El contrato fue firmado en diciembre de 2011 y contemplaba la entrega de doce unidades similares a las de la Armada española entregadas entre 2004 y 2008, lo que suponía una carga de trabajo de 35.000 horas para el astillero gaditano. La maniobra de puesta a flote se realizó con una grúa de pórtico. Previamente se había trasladado la embarcación en un pontón autopropulsado desde el taller del astillero donde había sido construida. Esta lancha de 23,30 m de eslora puede dar más de 20 nudos de velocidad gracias a sus dos motores diésel de 809 kW y a su propulsión por chorro de agua. Para abril de 2014 se prevé que la Marina australiana haya recibido cuatro lanchas de desembarco.

Canadá

Construcción de 10 patrulleros de altura.—Astilleros Vancouver, propiedad de la firma canadiense Seaspan, ha conseguido un

contrato de 2.400 millones de euros a través de la denominada Estrategia Nacional de Adquisiciones Navales (NSPS) para construir 10 nuevos patrulleros de altura. Se trata de otro ejemplo de inversión del Gobierno canadiense en beneficio de la industria naval y los astilleros del país. La decisión se enmarca además en la estrategia a largo plazo de crear una industria de construcción naval sostenible en Canadá. Este contrato muestra el compromiso de la Administración canadiense de eliminar y compensar los ciclos de auge y caída de la economía, asegurando el suministro asequible y a tiempo de los buques. La NSPS, es una de las principales prioridades del Gobierno Harper, primer ministro conservador de Canadá, para crear puestos de trabajo y generar importantes beneficios económicos en la construcción naval e industria auxiliar canadiense.

Estados Unidos

Nuevo golpe de los SEAL al terrorismo islámico.—El secretario de Defensa, Chuck Hagel, reveló a los medios de comunicación la última operación de los Navy SEAL contra el terrorismo islámico en Libia y Somalia realizada el 4 de octubre. Como resultado de la operación, uno de los terroristas más

buscados de los últimos años fue capturado en suelo libio y puesto bajo custodia de los Estados Unidos. Abu Anas Al Libi fue designado terrorista global por orden ejecutiva del presidente y sujeta su captura a una recompensa por parte del Programa de Justicia, encontrándose asimismo comprendido dentro de las sanciones de las Naciones Unidas a la organización terrorista Al Qaeda. Este individuo era buscado por su papel en el ataque a la embajada de Estados Unidos en Sudán, así como por otros contra los intereses de Estados Unidos en diferentes países.

En Somalia los SEAL intentaron capturar al terrorista Abdelkader Mohamed Abdelkader, conocido como Ikrima, un keniatá de origen somalí, que es el jefe del grupo terrorista Al Shabaab, afiliado a Al Qaeda. Ikrima participó con los ya fallecidos Harun Fazud y Saleh Nabbah en el ataque en 1998 a la embajada norteamericana en Nairobi, Kenia, y en 2002 en el ataque a un hotel de Mombasa, en el que murieron varios keniatas y

ciudadanos israelíes, incluyendo niños. El objetivo de la operación era capturar a Ikrima, bajo la Autorización 2001 del Departamento de Defensa de Estados Unidos para utilizar la fuerza militar contra Al Qaeda y sus cómplices, y aunque la operación no se saldó con la captura de este, las fuerzas especiales demostraron su preparación en ejecutar este tipo de acciones, cooperando en este caso con el Gobierno de la República Federal de Somalia.

Acuerdo para reparar destructores en Cádiz.— Un contrato por siete años, el primero de ellos de prueba, incluye tanto el mantenimiento como las varadas en dique para los cuatro destructores que estarán basados en la Base Naval de Rota a partir de 2014, abriendo además las puertas al mantenimiento de los buques de la VI Flota ubicados en el Mediterráneo. El Departamento de Defensa norteamericano y Navantía firmaron el contrato, por el que la compañía española se



USS Ross (DDG-71). (Foto: www.wikipedia.org).

encargará de la reparación y mantenimiento de los cuatro destructores de la clase *Arleigh Burke* (DDG-51) durante los próximos siete años, a partir del 1 de noviembre de 2013, y será el astillero de Cádiz el encargado de llevar a cabo los trabajos de mantenimiento de los cuatro buques, lo que supondrá una carga de trabajo de entre 100.000 a 200.000 horas para el astillero. El documento otorga a la compañía española la potestad de realizar los trabajos tanto a flote como en los diques del astillero gaditano. Los cuatro destructores en cuestión son los USS *Ross*, USS *Donald Cook*, USS *Porter* y USS *Car*. El importe del contrato supera los 187 millones de euros.

Cae un helicóptero en el mar Rojo.—Un helicóptero *MH-60S Knighthawk*, se precipitó al mar Rojo el 22 de septiembre cuando iniciaba la aproximación al destructor USS *William P. Lawrence* (DDG-110) para tomar en su cubierta de vuelo cuando este buque realizaba un aprovisionamiento en la mar. Tres miembros de la tripulación de vuelo fueron recuperados con vida, mientras que otros dos, el capitán de corbeta Landon L. Jones y el suboficial Jonathan S. Gibson, fueron dados como desaparecidos. El helicóptero pertenecía a la 6.^a Escuadrilla de Helicópteros de Combate, con base en la Estación Aeronaval de North Island en San Diego, California, y actualmente participaba en la Operación ENDURING FREEDOM. La operación de búsqueda y rescate de los tripulantes del *MH-60S* fue dirigida desde el portaaviones USS *Nimitz* (CVN-68), presente en la zona, participando el propio destructor *Lawrence*, el crucero USS *Princeton* (CG-59), los destructores USS *Shoup* (DDG-86) y USS *Stockdale* (DDG-106) y el buque de aprovisionamiento USNS *Rainier* (T-AOE 7), además de los helicópteros *Knighthawk* de la 6.^a Escuadrilla, más los *Seahawk* de la 75.^a Escuadrilla y un avión *P-3 Orion* de la 47.^a

Cesados y retirados dos generales de marines.—El comandante general de la Infantería de Marina norteamericana, James Amos, cesó y pidió el retiro para dos generales del Cuerpo destinados en Afganistán después de que una quinцена de talibanes atacasen una base de marines, matando a dos

infantes de Marina, y dañasen o destruyesen más de una docena de aeronaves del Cuerpo. El general Amos dijo que los dos generales no tomaron las adecuadas medidas de seguridad ni ejercieron el nivel de juicio que se espera de un oficial general. «Su obligación era proteger a las fuerzas bajo su mando, y no cumplieron con su deber». El ataque a la base de Camp Bastion, el 14 de septiembre de 2012, descubrió una enorme brecha en la seguridad de la base, y ello supuso uno de los mayores ataques con éxito de los insurgentes. Amos pidió el retiro del general de división Charles Gurganus, que era el comandante de la Región SW de Afganistán, y del también general de división Gregg Sturdevant, que era el comandante de la Aviación de Infantería de Marina en la región. Amos de esta forma anulaba su recomendación para el ascenso a teniente general de Gurganus, al mismo tiempo que el secretario de Marina enviaba una carta de censura a Sturdevant.

Ya en mayo de 2012, amos había solicitado al CENTCOM, responsable de las operaciones en Afganistán, una revisión de la seguridad de Camp Bastion ante la posibilidad de un ataque de los talibanes. El ataque fue realizado con total maestría en la noche del 22 de septiembre, cortando los atacantes, a las 2215 horas, la alambrada exterior que protegía el perímetro de la base, utilizando los 15 insurgentes el cauce seco de un arroyo para introducirse en el recinto interior, llevando uniformes norteamericanos. A continuación, divididos en tres grupos atacaron objetivos diferentes: la escuadrilla de aviones *Harrier* (AV-8B), los helicópteros y los barracones de la tropa. El ataque fue devastador, ya que los talibanes portaban armamento pesado y lanzagranadas, destruyendo totalmente seis *Harrier* (AV-8B) y seis helicópteros y dañando el resto. Un centenar de infantes de marina respondió al ataque, en el que murieron 14 de los 15 atacantes. Entre las bajas norteamericanas figuraba el teniente coronel Christopher Raible, comandante de la Escuadrilla de *Harrier* (AV-8B), y el sargento de Infantería de Marina Bradley Atwell. Otros ocho marines resultaron heridos. Es la primera vez desde la Guerra del Vietnam que un general es cesado por negligencia frente al enemigo, y en este caso han sido dos. El último había

sido el general de división del Ejército James Baldwin, que en 1971 fue cesado tras un ataque del Vietcong que costó la vida de 30 soldados. El costo de los daños causados por el ataque talibán supera con creces los 200 millones de euros, y ha supuesto la mayor pérdida de material en un solo ataque en los 12 años que dura la guerra.

Israel

Adquisición de tres patrulleros.—La Marina israelí ha encargado a la empresa IAI (Israel Air Industries) la construcción de tres nuevos patrulleros de la clase *Super Dvora Mk 3*. Estos buques cuentan con tan solo 12 tripulantes debido a su alta automatización, y serán desarrollados y construidos por la División Ramta de IAI. Su peculiar y avanzado sistema de propulsión les permite una alta maniobrabilidad y una autonomía de 1.000 millas. La Marina israelí actualmente cuenta con cuatro *Super Dvora*, cuyo cometido principal es patrullar la costa israelí y las fronteras marítimas con el Líbano y la Franja de Gaza en operaciones contra el terrorismo y la infiltración de personas, así como para evitar el contrabando de armas y otras actividades ilícitas que pongan en riesgo objetivos estratégicos, como centrales térmicas próximas a la costa y las recién descubiertas reservas de gas natural. IAI describe el diseño del *Super Dvora Mk 3* como uno de los más avanzados del mundo, en cuanto a su capacidad de ataque, gracias a su invisibilidad, velocidad, equipos de detección, sistemas CIS, armamento y defensa antimisil.

Marruecos

Adquisición de un submarino clase Amur 1650.—La Marina marroquí ha iniciado los contactos con astilleros rusos para la construcción de un submarino de ataque de propulsión convencional *SSK*. La Marina rusa sería la encargada de formar a la dotación, ya que Marruecos carece de experiencia en este campo. El diseño elegido sería el del submarino convencional *Amur*, de 1650 t en superficie y que es un desarrollo para la

exportación de la clase *Lada*, que ya se encuentra operativa en la Marina rusa. Para conocer este moderno *SSK*, del que todavía no se ha exportado ninguna unidad, se desplazó a Moscú una delegación de la Marina marroquí, que visitó las oficinas del diseñador de submarinos Rubin, para posteriormente conocer los astilleros del Almirantazgo en San Petersburgo, donde se están construyendo dos unidades más de la clase *Lada*, de la que la Marina rusa piensa adquirir ocho unidades. El costo de la construcción de este submarino es de 150 millones, cantidad considerablemente inferior a un *SSK* construido en astilleros europeos. El *Amur* puede contar con el sistema de propulsión independiente del aire o AIP, de células de combustible.

La Base Naval de Alcázar Seguer operativa con deficiencias.—La Base Naval de la Marina marroquí en el estrecho de Gibraltar, Alcázar Seguer (Castillo Pequeño), ubicada a pocos kilómetros de Ceuta, se encuentra operativa, si bien presenta una serie de deficiencias para su utilización por buques de cierto porte. El principal inconveniente es el poco calado que admite; de hecho, si no se efectúa un dragado, la base es utilizable solamente por patrulleros, corbetas y fragatas. Otro factor negativo es la carencia de infraestructuras portuarias mínimas para dar apoyo logístico a los buques que allí tienen su base, que de momento se reducen a patrulleros costeros y de altura. No obstante, su ubicación estratégica es óptima ya que, próxima al puerto de Tánger, permite controlar ambos accesos al estrecho de Gibraltar a los buques en ella basados. El largo dique artificial de 1.200 m defiende a los buques de los temporales de poniente, si bien frente a los de levante el espigón transversal a la costa, de tan solo 270 m, da un socaire menor.

Reino Unido

Se suelda el primer anillo del sexto submarino clase Astute.—La Marina británica ha celebrado con una pequeña ceremonia la soldadura del primer anillo del *Agamenón*, sexto submarino nuclear de ataque de la clase

Astute. La soldadura tuvo lugar en el transcurso de un acto celebrado en el astillero de BAE Systems en Barrow-in-Furness, presidida por el ministro de Defensa, Philo Dunne, que aprovechó la ceremonia para decir que los dos primeros submarinos de esta serie de siete, HMS *Astute* y HMS *Ambush*, han finalizado sus exhaustivas pruebas de mar y se encuentran ya operativos en la Flota. Esta nueva serie de submarinos nucleares relevará en fecha próxima a los cinco SSN clase *Trafalgar* que aún quedan y que están llegando al final de su vida operativa de 30 años. La clase *Astute* supera a la *Trafalgar* en potencia de fuego, equipos CIS y en su diseño *stealth* o furtivo, que le da una mayor invisibilidad y dificultad en su detección. Los siguientes submarinos en entrar en servicio, HMS *Artful*, HMS *Audacious* y HMS *Anson*, se encuentran en diversas etapas de su construcción, estando previsto que el *Artful* comience sus pruebas de mar en 2014, siguiéndole con dos años de intervalo los otros submarinos. Se espera que los trabajos de corte de chapa del último de la serie, HMS *Ajax*, comiencen el año próximo.

Rusia

Lanzamiento exitoso de misiles en el mar de Barents.—La Flota del Norte de Rusia llevó a cabo el lanzamiento exitoso de misiles de crucero en el marco de unas pruebas realizadas en el mar de Barents, según informó el Ministerio de Defensa: «De acuerdo con el plan de adiestramiento para el combate, se realizó un total de ocho lanzamientos. Todos los objetivos que se encontraban a distancias de entre 60 y 400 km fueron alcanzados por los misiles», comunicado por la agencia rusa Interfax. Los lanzamientos de misiles se llevaron a cabo para probar la efectividad del sistema contra objetivos navales ubicados a diferentes distancias, según explicaron los portavoces de Defensa. Dos misiles de crucero Granit fueron lanzados desde los submarinos nucleares *Oriol* y *Voronezh*. El lanzamiento de un tercero lo realizó la dotación del crucero de propulsión nuclear *Piotr Veliki* (*Pedro el Grande*). Dos misiles antibuque Moskit (mosquito) se lanzaron desde el crucero nuclear *Admiral Ushakov*, mientras que dos Malakit fueron lanzados desde los



Crucero *Admiral Ushakov* (ex-*Kirov*). (Foto: www.wikipedia.org).

patrulleros *Aisberg* y *Rassvet*. El polígono de lanzamiento de misiles Redut, ubicado en la península de Ribachi, lanzó también con éxito un misil que logró interceptar a su objetivo en la mar.

La Flota del Norte reanuda su presencia en el Ártico.—El Ministerio de Defensa ruso ha informado acerca del envío de buques de guerra de la Flota del Norte a las regiones árticas de la Ruta del Norte. La agrupación naval va encabezada por el crucero nuclear *Piotr Veliki*, que no necesita ir acompañado de un buque de aprovisionamiento para reanudar la presencia de la Flota rusa en el Ártico. El cometido de esta agrupación naval es mejorar el desarrollo y seguridad de la llamada Ruta del Norte. También se restaurarán y modernizarán las instalaciones del aeropuerto de Temp, en el archipiélago de Nueva Siberia. Una vez finalizadas las obras del aeródromo, para finales de año, podrán tomar sin problemas aviones del tipo *An-72* y *An-74*. También será ampliada la pista para recibir aviones pesados como el *Antey* o el *IL-76*, lo que incrementará el apoyo a la fuerza naval desplegada en el área.

Realiza las pruebas de mar el SSBN Vladimir Monomakh.—El tercer submarino balístico nuclear de última generación ha completado satisfactoriamente sus pruebas de mar en el mar Blanco, según informó el astillero constructor Sevmash. El *Vladimir Monomakh*, de la clase *Borey* o *Proyecto 955*, estuvo de patrulla en la mar durante 25 días seguidos, probando todos sus equipos y armamento. Los astilleros Sevmash añadieron que a finales de este año el submarino realizará otra serie de pruebas antes de incorporarse definitivamente a la Flota del Norte. El director de los astilleros, Mijail Budnichenko, cree que el *Vladimir Monomakh* estará totalmente operativo a mediados de diciembre. Este SSBN tiene como principal armamento los misiles balísticos *Bulava*, pero de momento las pruebas de lanzamiento de este nuevo misil deberán posponerse después del fallo sufrido por uno de los misiles durante un lanzamiento desde otro submarino. El ministro de Defensa, Sergei Shoigu, ha ordenado se continúen los lanzamientos de prueba del

Bulava para corregir esos fallos, después de que de 20 lanzamientos realizados en septiembre, ocho registraran fallos. Un total de ocho submarinos balísticos nucleares clase *Borey* será construido hasta 2020, para reemplazar a los obsoletos *Delta III* y a los mastodónticos *Typhoon*. El primero de los SSBN de última generación, el *Yury Dolgoruky*, entró en servicio en enero de este año. La clase *Borey*, con el misil *Bulava*, se convertirá así en el pilar de la disuasión estratégica nuclear al reemplazar a los *Delta III* (*Proyecto 667*) y *Typhoon* (*Proyecto 941*).

Seychelles

Condenados 11 piratas.—El Tribunal Supremo de Seychelles condenó el 7 de octubre a once inculpados por haber cometido actos de piratería entre los días 7 y 11 de mayo de 2012. Sus sentencias oscilaron entre 18 meses y 16 años de cárcel. Los piratas habían sido capturados por la fragata holandesa HMNLS *Van Amstel*, el 11 de mayo de 2012, después de que hubiera avistado unos esquifes de pesca sospechosos, con dos lanchas a remolque, a 400 millas de la costa somalí. El trozo de abordaje del buque holandés se aproximó en su embarcación neumática a las embarcaciones sospechosas, donde apresó a los 11 presuntos piratas de origen somalí y liberó a 17 rehenes. Después de tomar declaración a los prisioneros a bordo de la fragata, se pudo comprobar que estos habían sido los asaltantes del petrolero *Super Lady*, cerca de la costa de Somalia. Los 17 rehenes liberados, que iban a bordo de las embarcaciones aprehendidas, eran pescadores iraníes que manifestaron en todo momento su agradecimiento a los marinos holandeses.

Turquía

Se reabre el concurso para construir seis corbetas.—El Gobierno turco ha deshecho el acuerdo alcanzado con los astilleros RMK Marine para la construcción de seis corbetas, valoradas en 1.850 millones de euros. Esta decisión ha ido acompañada del anuncio de apertura de un nuevo proceso de licitación

para encontrar un nuevo constructor de estos buques. La experiencia ganada con la construcción de esta serie denominada *Milgem* será empleada en el diseño, desarrollo y construcción de la primera fragata nativa turca denominada *TF-2000*, que se espera botar en la próxima década. El contrato firmado con RMK ha sido anulado como represalia del primer ministro turco, Recep Tayyip Erdoğan ante el comportamiento de Ali Koc, propietario de los astilleros y conglomerado industrial, Koc Holding, durante las manifestaciones de protesta del pasado mes de junio en Estambul. La publicación especializada *Defense News* informó de que algunos manifestantes se refugiaron durante las protestas en un hotel de Estambul propiedad del Koc Holding para escapar de la policía. La dirección del hotel acogió a los manifestantes en su vestíbulo, que se convirtió en una improvisada sala de primeros auxilios. El propio Ali Koc, que representa a la tercera generación de propietarios de la firma, habría ordenado a los empleados del hotel socorrer a los refugiados. El Comité Ejecutivo de la Industria de Defensa, presidido por el propio Erdoğan, anuló el contrato a los astilleros RMK, del grupo Koc Holding.

J. M.^a T. R.

Incendio en un SSGN de la Flota del Pacífico.—El pasado día 16 de septiembre se produjo un incendio accidental que afectó al submarino nuclear lanzador de misiles de crucero (SSGN) *Tomsk* de la clase 949 *Antey K-150*. El submarino, que fue retirado del servicio activo en 2009 para ser sometido a trabajos de modernización y recarga del combustible nuclear, se hallaba varado en un dique flotante en la bahía de Bolshoi Kamen, a unos 25 kilómetros de Vladivostok, en el extremo oriente ruso. El incendio se inició durante los trabajos de soldadura con acetileno en una de las áreas de lastre del submarino y se extendió rápidamente al recubrimiento exterior anecoico, a la pintura y al cableado y, pese a los trabajos de los equipos de extinción de incendios, el fuego duró unas cinco horas. Según confirmaron el mismo día fuentes del astillero *Zvezda* y de la Armada rusa, los dos reactores OK-650B del submarino estaban apagados y no había armamento a bordo —los SSGN de la clase 949 portan 24 misiles de crucero supersónicos P-700 *Granit* y una dotación de 28 torpedos de 533 y 650 mm—. Los técnicos del Ministerio de Emergencias detallaron que no se habían producido variaciones en los niveles de radiación en la zona. Al día siguiente se informó de que al menos quince



SSGN *Tomsk* (K-150). (Foto: Internet).

personas habían sido hospitalizadas sin que se haya registrado ninguna víctima mortal. El 28 de septiembre los medios de comunicación informaron de que el viceprimer ministro Dmitry Rogozin ordenó el cese del director del astillero Valdimir Averin. El ministro de Defensa Sergei Shoigu declaró que «el incendio no ha tenido un impacto significativo en los equipos a bordo del submarino», que lleva varado cuatro años.

Prueba fallida del cohete balístico embarcado Bulavá.—El 6 de septiembre el submarino portamisiles (SSBN) K-555 *Alexander Nevsky* realizó su primer lanzamiento de un misil de combustible sólido R-30 Bulavá, en el proceso de validación de los sistemas de combate previos a la entrada en servicio en la Armada rusa, prevista inicialmente para el 15 de noviembre de 2013.

Según informaron varios portales rusos especializados en temas de seguridad y defensa, el submarino efectuó el disparo en inmersión desde el mar Blanco y el misil debía alcanzar su objetivo en el polígono de pruebas de Kura, en la península de Kamchatka (extremo oriente ruso); sin embargo, fallos de funcionamiento en el sistema de control de la segunda etapa obligaron a destruirlo en vuelo a los dos minutos del lanzamiento. Esta prueba se había programado para el pasado mes de junio pero se suspendió sin que la Armada rusa ni el astillero Sevmash informasen acerca de las causas del aplazamiento. El tercer SSBN de la clase *Borei*, el *Vladimir Monomakh*, debía efectuar también un lanzamiento de validación previo a la entrada en servicio, en este caso a mediados del mes de diciembre. Sin embargo, el ministro de Defensa, Sergei Shoigú, anunció el 9 de septiembre el



K-555 *Alexander Nevsky*. (Foto: Internet).

aplazamiento de las pruebas de lanzamiento en los nuevos SSBN, lo que podría suponer que la entrada en servicio de ambos submarinos se posponga para el próximo año. Hay que recordar que el cabeza de la clase, el K-535 *Yury Dolgoruky*, se entregó a la Armada en una ceremonia celebrada en los astilleros Sevmash de Severodvinsk el 10 de enero de 2013. El Ministerio de Defensa ha creado una comisión especial presidida por el comandante en jefe de la Armada, almirante Chirkov, e integrada por representantes del Ministerio de Defensa, de la Armada y del Instituto de Tecnología Térmica de Moscú para determinar las causas del mal funcionamiento del misil. El ministro de Defensa Shoigú informó también a los medios de comunicación que se

han programado cinco lanzamientos de pruebas adicionales del misil Bulavá desde el SSBN TK-208 *Dmitry Donskoy*, submarino portamisiles de la clase *Akula* que fue especialmente acondicionado para el desarrollo del nuevo misil balístico de combustible sólido. Del total de veinte lanzamientos del misil Bulavá realizados hasta ahora, el submarino *Dmitry Donskoy* ejecutó catorce disparos, de los que siete resultaron un éxito y siete fallidos, cinco desde el *Yury Dolgoruky*, todos con éxito incluido un disparo en salva de dos cohetes el 23 de diciembre de 2011, y el que se comenta desde el *Alexander Nevsky*, fallido.

L. V. P. G.



Patrulleros *Toralla* y *Formentor* en Porto Pi. (Foto : J. Máiz Sanz).





Lucha contra la piratería en el golfo de Guinea

Los jefes de Estado y de Gobierno de la Comisión del Golfo de Guinea han acordado adoptar una estrategia conjunta para la lucha contra la piratería marítima en esta región. La resolución ha sido aprobada en la reunión de la organización regional el pasado mes de agosto en Malabo.

Con ella se pone de manifiesto el aumento de los actos de piratería en la zona, que al ser clasificada como una de las más peligrosas para la navegación por los aseguradores marítimos está teniendo un claro impacto negativo en muchos de los países del área.

Los informes del International Maritime Bureau (IMB) del pasado año indican un claro aumento de la piratería en esta zona de África, con 58 incidentes, incluyendo 10 secuestros, y 207 rehenes. En 2013 (hasta el 31 de agosto) solo en el área de Nigeria se han denunciado 28 incidentes, incluyendo dos secuestros.

La Comisión del Golfo de Guinea, fundada en 1999, está formada por Angola, Camerún, Gabón, Guinea Ecuatorial, Nigeria, República del Congo, República Democrática del Congo y Santo Tomé y Príncipe.

«Blue Belt» para el transporte marítimo

La Comisión Europea ha presentado la comunicación denominada «Blue Belt», un espacio único para el transporte marítimo con la que se pretenden disminuir las formalidades aduaneras de los buques mercantes en los puertos europeos.

Se trata de modificar las disposiciones de aplicación del Código Aduanero Comunitario en dos líneas principales:

— Para el transporte marítimo dentro de la Unión Europea: las compañías navieras que mantienen líneas regulares en la UE y transportan principalmente productos de la UE ya pueden acogerse a unos procedimientos aduaneros simplificados, denominados procedimientos para los servicios marítimos regulares. El periodo de consulta entre los Estados miembros pasa de 45 a 15 días, y las empresas podrán solicitar autorización para hacer escala en puertos de los Estados miembros en los que tengan interés en operar más adelante, para ahorrar tiempo si surge la oportunidad.

— Para los buques que hagan escala en puertos de terceros países: casi el 90 por 100 de los buques hacen escala en puertos de terceros países o transportan mercancías procedentes de ellos. Para estos buques la



Misana. (Foto: A Pintos Pintos).

Comisión propone una reducción de los trámites aduaneros a través de un sistema que distingue entre mercancías de la UE (que podrán descargarse con celeridad) y mercancías no UE (que deben seguir el trámite completo). La Comisión va a presentar una propuesta para crear una declaración de carga electrónica armonizada. Con este «manifiesto de carga electrónico» las navieras podrán introducir la información necesaria para los trámites aduaneros de las diferentes mercancías.

Se pretende que estas medidas estén en servicio antes de 2015. Con todo ello se facilita el tráfico marítimo y se prioriza la descongestión del de camiones en las carreteras comunitarias, disminuyendo también los efectos de la contaminación.

Nueva línea regular en el puerto de Ferrol

A principios del mes de julio la naviera italiana Grupo Grimaldi ha puesto en servicio

una nueva línea regular en el puerto de Ferrol.

La ruta está inicialmente operada por los buques *Misana* y *Misida*, de la naviera Finnlines (perteneciente al grupo) con rotación quincenal. Estos buques son conocidos del puerto ferrolano, pues a su entrada en servicio en 2007 ya efectuaron diversas escalas en él.

La ruta ahora inaugurada une el puerto de Ferrol con otros puertos españoles, franceses, británicos y finlandeses, con conexiones extendidas a otros puertos bálticos, incluidos los rusos. Los tráfico principales en Ferrol serán de importación de papel, pero también mercancía general rodada en camiones o plataformas y contenedores.

El Grupo Grimaldi, fundado en 1947, tiene su sede en Nápoles. Actualmente dispone de más de cien buques, en propiedad o chárter, con conexiones marítimas en unos 130 puertos de más de 45 países europeos, África del norte y occidental, Norteamérica y Sudamérica.

A. P. P.



CONSTRUCCIÓN NAVAL

Navantia firma contrato con la naviera F. Tapias Galicia

El pasado 25 de septiembre, Navantia y la naviera F. Tapias Galicia han firmado un contrato para la transformación de un buque de apoyo a plataformas petrolíferas en buque de pruebas de pozos petrolíferos (Well Test Vessel, WTV). El contrato supone unas 150.000 horas de trabajo durante unos cinco meses y será acometido por las factorías de Navantia de Ferrol y Fene.

El buque a transformar es el *Monforte de Lemos*, construido en los astilleros chinos Fujian Mawei Shipbuilding en 2012. Sus características principales son: desplazamiento de 3.600 TRB, eslora de 87 m, manga de 18,8, calado de 5,9, dos propulsores azimutales popeles de 2.000 kW cada uno, velocidad de 14 nudos, hélice de túnel proel para maniobra y hélice retráctil azimutal en proa.

La transformación consiste en la instalación en la cubierta principal de una planta de proceso, que recibirá del pozo petrolífero la producción y podrá determinar el caudal y calidad del crudo obtenido. También realiza la separación de las distintas fases de perforación y recogida del sobrante. La planta

cumple la nueva normativa medioambiental para la prospección petrolífera en el golfo de México, donde en buque tiene un contrato de flete con la compañía Pemex.

Para Navantia, este contrato tiene el «valor añadido» de situar a la empresa en una posición ventajosa para optar a futuros contratos de transformación o construcción de este tipo de buques considerados como una innovación del mercado.

Rodman Polyships se adjudica un contrato para Arabia Saudí

El astillero vigués Rodman Polyships ha firmado el día 4 de septiembre de 2013 un contrato de construcción de cuarenta patrulleros para la Dirección General de la Guardia Costera de Arabia Saudí por un importe de 7,4 millones de euros. El plazo de ejecución del contrato es de 19 meses.

El Ministerio del Interior saudí licitó el contrato mediante una invitación restringida a diferentes astilleros mundiales.

Rodman es suministrador habitual de este tipo de buques en diferentes versiones y esloras, para distintas marinas y servicios coste-

ros y aduaneros españoles y extranjeros, entre ellos Arabia Saudí, Bahrein, Camerún, Filipinas y Omán.

Para este caso se trata de un nuevo diseño denominado *Fast Coastal Patrol Boat* (R33 XI), que tendrán una eslora de 11,3 m y una manga de 3,2. La propulsión será de dos motores de 350 CV de potencia, que permitirán una velocidad de 50 nudos y autonomía de 230 millas a las embarcaciones; estarán dotadas de equipos de navegación de última tecnología y de armamento ligero para vigilancia y disuasión. La dotación será de cuatro personas con capacidad para un equipo de diez más.

Está prevista la construcción de estas unidades en las instalaciones de Rodman Polyships en Moaña y en las de Metalships & Docks en Vigo, para aprovechar todo el potencial tecnológico de la empresa.

Astilleros Zamakona. Botadura del atunero *Ízaro*

El pasado 7 de septiembre los Astilleros Zamakona botaron, en sus instalaciones de Santurce, el atunero *Ízaro* para el Grupo Echebaster. Se trata de la primera unidad de las dos previstas; la segunda recibirá el nombre de *Jai Alai*.

Supone una inversión de 30 millones de euros por el armador y la fecha prevista de entrega es a finales de enero de 2014.

Han sido diseñados por la oficina técnica naval CintranaVal-Defcar S. L., en colaboración con Echebaster. Están proyectados para la pesca del atún por el sistema de cerco: tienen unas dimensiones de 88 m de eslora, 14 de manga, capacidad de 1.900 m³ y están dispuestos para el transporte de hasta 1.330 t de atún, para lo que cuentan con 20 cubas de congelación por inmersión en salmuera y

posterior conservación. Según la compañía armadora, la construcción de estos buques responde a la creciente demanda de sus clientes y servirá para consolidar la posición de Echebaster en el exigente mercado japonés.

Nuevo buque escuela para Perú

La Marina de Perú está construyendo un nuevo buque escuela a vela que llevará el nombre de *Unión*. La construcción se lleva a cabo en El Callao, en el astillero estatal de los Servicios Industriales de la Marina (SIMA), donde se puso la quilla el 8 de diciembre del pasado año. La entrega del buque está prevista en 2015.

El diseño y proyecto de detalle lo realiza la empresa española Castellanos y Pamies S. A. (Cypsa), ganadora del concurso internacional convocado en 2012. Cypsa tiene amplia experiencia en el desarrollo y diseño de buques-escuela: el *Guayán* ecuatoriano, el *Simón Bolívar* venezolano, el *Gloria* colombiano y el *Cuauthemoc* mexicano, entre otros.

El diseño de interiores lo realiza la empresa española Oliver Design, en colaboración con el exdirector de Astilleros Celaya, donde se construyeron los cuatro buques escuela relacionados anteriormente.

Tendrá desplazamiento de 3.200 t, una eslora de 115,7 m, manga de 13,5 y calado de seis, aparejo de bricbarca con cuatro palos, superficie vélica de 3.400 m² y capacidad para 257 personas entre dotación y guardias marinas. El modelo a escala del futuro buque ya fue probado el pasado mes de marzo en el Canal de Experiencias Hidrodinámicas de El Pardo (CEHIPAR).

A. P. P.





Puertos españoles rebaja las tasas portuarias

El Ministerio de Fomento ha anunciado la rebaja de un 5 por 100 en las tasas portuarias por la utilización de la infraestructura portuaria por los buques, pasajeros y mercancías; también se rebaja en un 8,5 por 100 del gravamen la tasa de ocupación del suelo portuario.

Los puertos representan el pilar fundamental de apoyo al sistema productivo español, como canalizadores de las importaciones y exportaciones y como generadores de actividades industriales y comerciales de valor añadido. Suponen un gran impacto económico en las áreas en las que se ubican y se convierten en el principal polo de desarrollo industrial y comercial local.

Los 46 puertos españoles de interés general, durante el año 2012, movieron un total de 474.846.328 t de mercancías, lo que significó un aumento del 3,93 por 100 en comparación con los 456,8 millones de toneladas registradas en 2011. Esta cifra está referida al total de los 46 puertos españoles gestionados por el ente público Puertos del Estado (28 autoridades portuarias).

En el primer semestre de 2013 el tráfico portuario ha disminuido un 5,6 por 100: se han totalizado 222,4 millones de toneladas frente a los 235,6 del mismo periodo de 2012.

Sin embargo, las exportaciones por vía marítima han crecido en un 9,7 por 100.

Más del 70 por 100 del comercio exterior español se canaliza por vía marítima y la actividad portuaria aporta directamente a la economía española un valor añadido bruto anual de 9.000 millones de euros, que teniendo en cuenta el efecto indirecto e inducido se duplican hasta los 18.000 millones.

Los empleos directos se cifran en 100.000 puestos de trabajo y los indirectos e inducidos en 275.000 más.

Cruceros turísticos en Ferrol

El puerto de Ferrol ha recibido el pasado mes de septiembre dos nuevas escalas de cruceros turísticos.

El día 13 de septiembre efectuó escala el crucero *Música*, de la naviera británica MSC Cruises. El buque, con desplazamiento de 92.000 t, 293 m de eslora y 23 de manga, tiene capacidad para unos 3.000 pasajeros. Arribó a Ferrol procedente de Dover, y los siguientes puertos eran Lisboa, Málaga, Túnez y Dubrovnik, para finalizar viaje en Venecia.

El día 21 de septiembre atracó el crucero *Artania*, de la naviera alemana Phoenix Reisen. El buque, con desplazamiento de 44.400 t, 231 m de eslora y 29 de manga,



Crucero *Música*. (Foto: A. Pintos Pintos).

tiene capacidad para unos 1.200 pasajeros. Procedía de Santander y su siguiente puerto era Leixoes.

El balance del pasado año de las escalas de cruceros turísticos en el puerto de Ferrol es de un total de 11, con 7.200 pasajeros y 4.000 tripulantes. Este año está previsto un

número similar, pero se superará ampliamente el de pasajeros, al tratarse de buques mayores. En 2014 se espera dar un gran salto a las estadísticas, con escalas previstas de unos veinte buques.

A. P. P.





Salvamento Marítimo rescata a los dos tripulantes del *Blue Comet*

Salvamento Marítimo en Las Palmas coordinó el día 13 de septiembre el rescate de los dos tripulantes españoles de la embarcación de recreo *Blue Comet* hundida 22 millas al SE de la Isleta de Gran Canaria.

Tras recibir la alerta por parte de la embarcación *Blue Comet*, de unos nueve metros de eslora, comunicando que tenía una vía de agua, el Centro de Salvamento Marítimo ubicado en Las Palmas movilizó un dispositivo de búsqueda y rescate formado por el helicóptero *Helimer 210* y la embarcación *Guardamar Talía*. Asimismo, emitió avisos a las embarcaciones que se hallaban en las proximidades del lugar de la emergencia.

El *Helimer 210* halló a los dos naufragos en un balsa salvavidas localizada a 22 millas al SE de la Isleta de Gran Canaria, procedió a su rescate y los trasladó en buen estado de salud al aeropuerto de Gando.

Salvamento Marítimo y ANAVRE celebraron una sesión formativa práctica sobre seguridad marítima

En el marco de la edición de este año del Salón Náutico de Barcelona, Salvamento

Marítimo y la Asociación de Navegantes de Recreo (ANAVRE), en colaboración con el Club Náutico de Port Balís, realizaron el día 21 de septiembre un ejercicio en las proximidades de los puertos de Port Balís y Mataró, consistente en la búsqueda de una balsa salvavidas y un hombre al agua, mediante la utilización de 23 embarcaciones: 15 de ellas de recreo (motoras y veleros), una de Salvamento Marítimo, dos de Cruz Roja, una de GEAS, una del Servicio Marítimo de la Guardia Civil, dos del Servicio de Vigilancia Aduanera y una de Bomberos de la Generalitat. Asimismo, al finalizar el ejercicio se realizó una práctica de rescate con el helicóptero de Salvamento Marítimo con base en Reus.

El ejercicio se basó en un supuesto de colisión nocturna de un velero con un objeto desconocido en las proximidades de Port Balís con la correspondiente emisión del *May Day* y embarque del patrón en una balsa salvavidas.

Tras pasar toda la noche efectuando búsqueda con unidades de Salvamento Marítimo, sin resultados, se decide convocar a la mañana siguiente, a través de ANAVRE, a voluntarios de la náutica de recreo para que ayuden en la búsqueda.

En total se cubrió un área de 10 millas cuadradas siguiendo el patrón de búsqueda

NOTICIARIO

SARMAP de cálculo de derivas y personas en el agua. Tanto la balsa salvavidas como el hombre al agua fueron localizados por embarcaciones de recreo participantes en el ejercicio.

El *debriefing* (análisis) del ejercicio se realizó el día 28 de septiembre, en plena celebración del Salón Náutico. La presentación del cálculo de la zona de búsqueda, a través del modelo de Salvamento Marítimo SARMAP, fue expuesta por el jefe del Centro de Coordinación de Salvamento Marítimo de Barcelona, y el desarrollo en sí del ejercicio fue presentado por el representante de ANAVRE. Finalmente, dio su testimonio la persona rescatada por Salvamento Marítimo, quien ofreció su testimonio sobre su experiencia de hombre al agua.

Salvamento Marítimo establece como uno de sus pilares básicos la prevención. Dentro del sistema preventivo es fundamental la difusión de la cultura de seguridad y protección del medio marino entre los usuarios del mar, mediante el desarrollo de herramientas de difusión y formación dirigidas a profesionales del ámbito pesquero y a usuarios de recreo.

Este ejercicio es la materialización de dicho objetivo: prepararse para que, en el supuesto de una situación real de emergencia en la mar, los tripulantes de una embarcación de recreo sepan cómo actuar y conozcan la función de Salvamento Marítimo.

SALVAMENTO MARÍTIMO





Plan Estratégico de la Pesca y Acuicultura 2013-2020

La Secretaría General de Pesca, del Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente, está diseñando un Plan Estratégico de Innovación y Desarrollo Tecnológico para el sector de la pesca y la acuicultura, que va a incorporar las prioridades en materia de innovación y desarrollo tecnológico de la pesca extractiva y la acuicultura, incluyendo la transformación y comercialización de sus productos. Está alineado con la estrategia europea de I + D + i «Horizon 2020» y con las planteadas a nivel nacional.

El Plan se encuentra en periodo de consultas con los diferentes sectores: se presentó el 25 de septiembre al sector acuícola en Gijón dentro del XIV Congreso Nacional de Acuicultura; el día 27 se presentó al sector extractivo en Madrid y el 2 de octubre al sector transformador y comercializador dentro de la Feria Conxemar de Vigo.

El Plan se convertirá en el documento de referencia sobre las prioridades y objetivos estratégicos que hay que alcanzar en materia de innovación y desarrollo tecnológico pesquero y acuícola para el periodo 2013-20.

Uno de los objetivos principales es aumentar la competitividad y garantizar el liderazgo de la pesca y acuicultura españolas,

optimizando los recursos disponibles y considerando todos los requerimientos económicos, sociales, ambientales y sanitarios necesarios. Desde el principio de su redacción incorpora las necesidades de nuestras empresas para mantener y mejorar su capacidad de competir en el mercado global.

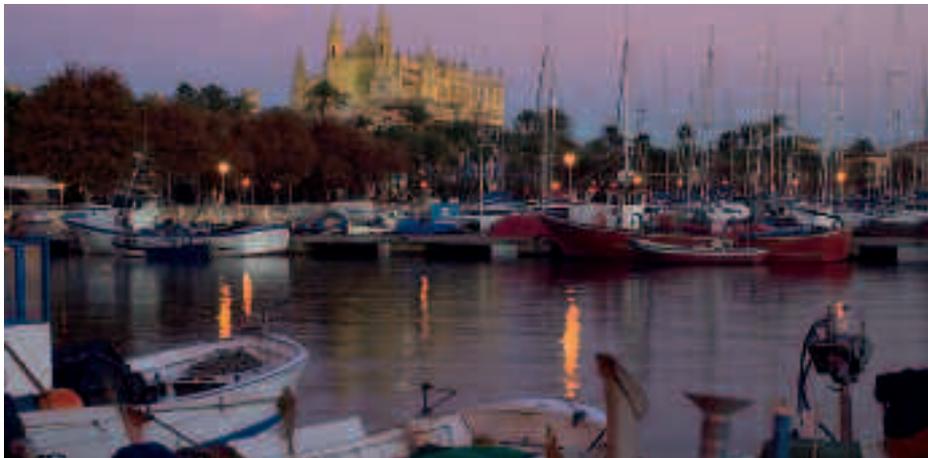
El documento final está previsto presentarlo el próximo mes de noviembre en el marco de la celebración del III Congreso de la Calidad de los Productos Pesqueros.

VI Conferencia Mundial del Atún

Los días 9 y 10 de septiembre se ha celebrado en Vigo la VI Conferencia Mundial del Atún «TUNA VIGO 2013». En ella han participado los representantes de las empresas atuneras radicadas en los países más relevantes de esta pesquería: Ecuador, España, Estados Unidos, Filipinas, Francia, India, Indonesia, Italia, Japón, Malasia, Marruecos, Mauricio, México, Portugal, Seychelles, Tailandia y Taiwán, entre otros.

Las jornadas se han centrado en la celebración de una serie de mesas redondas y debates para poner en valor la pesquería del atún.

Entre los temas tratados destacan: la evolución del consumo, las tendencias en la comercialización de las conservas de atún, los



Pesqueros atracados en Palma de Mallorca. (Foto: P. Avanzini).

beneficios de este alimento en la nutrición humana, la visión de la Comisión Europea sobre la industria atunera, la explotación y transformación sostenible de esta pesquería, los acuerdos de pesca, como acceso a los recursos, el mercado de las conservas de atún en la Unión Europea y la industria atunera en el mercado global.

La Conferencia se cerró con una declaración de la industria atunera mundial con los siguientes epígrafes más importantes:

— Lugar privilegiado del atún entre las especies capturadas por la flota pesquera mundial.

— La gran importancia de la conserva del atún en el mercado de los productos de gran consumo.

— La conserva del atún como alimento fundamental en una dieta sana y equilibrada.

— La industria atunera como buen ejemplo de la globalización económica.

— Necesidad de una correcta sostenibilidad de esta pesquería, desde el punto de vista económico, social y medioambiental.

— La actividad de la industria atunera española y europea y sus inversiones en terceros países, aplicando los estándares de la Unión Europea como garantía de la seguridad alimentaria.

— Compromiso del sector contra la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada (pesca IUU).

— Obligatoriedad que para el acceso de las conservas de atún de terceros países a la UE, estos y sus industrias ratifiquen y cumplan los convenios internacionales en materia de derechos humanos, laborales, medio ambiente, gobernanza, seguridad alimentaria, etcétera.

— Preservar la competitividad de la industria atunera comunitaria, no concediendo accesos preferenciales al mercado de la UE de las conservas procedentes de países como Tailandia o Vietnam; esto causaría consecuencias negativas en pérdidas de empleo y actividad económica no solo en Europa, sino en aquellos países que cuentan con inversiones alentadas en su día por la propia Comisión Europea a través del Sistema de Preferencias Generalizadas y del Acuerdo de Cotonú.

— Mantenimiento del actual sistema arancelario para regular el acceso al mercado comunitario de los productos de terceros países para mantener el equilibrio de la industria atunera mundial.

A. P. P.

de la Armada (AJEMA), almirante general Jaime Muñoz-Delgado Díaz del Río, y que recupera la memoria del teniente general de la Armada, conocido por encabezar en 1741 la defensa de Cartagena de Indias con solo seis navíos de guerra frente a la flota inglesa del almirante Vernon, ocho veces superior. El control de la plaza colombiana, considerada estratégicamente como la «llave de Indias», fue clave para mantener el dominio español en América.

Estructurada en siete módulos, la exposición, que permanecerá abierta hasta el próximo 13 de enero, se adentra en la figura del insigne marino enmarcando su trayectoria en el contexto de la primera mitad del siglo XVIII: la llegada de la monarquía borbónica, la Guerra de Sucesión y las consecuencias del Tratado de Utrecht —del que se cumplen ahora 300 años—, la defensa de los territorios ultramarinos y el fortalecimiento de la construcción naval española. Reúne 80 piezas procedentes del patrimonio de la Armada, de 10 museos, archivos e instituciones españolas, además de un museo colombiano y dos colecciones

particulares. Se exponen en España por primera vez dos retratos de gran valor iconográfico: el de Sebastián de Eslava, perteneciente al Museo de Arte Colonial de Bogotá, y el del propio Blas de Lezo, de la colección particular de la condesa de Revilla-Gigedo.

Homenaje a Jorge Juan en el Real Observatorio de Madrid

El AJEMA y el subsecretario de Fomento, Mario Garcés, presidieron el día 23 en el Real Observatorio de Madrid el acto de homenaje al marino y científico Jorge Juan, en el tercer centenario de su nacimiento. En el acto se descubrió una placa en un monumento con un ancla donada por la Armada.

Tras el acto, el AJEMA y el subsecretario de Fomento asistieron a una conferencia en la que se abordó, por un lado, la faceta del marino, «III Centenario del nacimiento de Jorge Juan: marino, espía y diplomático» y, por otro, la del científico, «Jorge Juan: su legado científico 300 años después».



(Foto: www.armada.mde.es).

Jorge Juan Santacilia (1713-1773), al que esta REVISTA ha dedicado el número monográfico de este año, fue un marino, científico, pensador, matemático, ingeniero y hombre de estado español. Fue nombrado miembro de la Academia de San Fernando, de las Academias de Ciencias de París, Berlín y Estocolmo y de la Real Sociedad de Londres. Era conocido como el «sabio español».

Con solo 21 años fue elegido, junto con Antonio de Ulloa, para formar parte de la expedición franco-española organizada para medir el meridiano en la línea ecuatorial, en América del Sur, y determinar el grado de achatamiento de la Tierra. En 1735 partieron hacia Cartagena de Indias, desde donde iniciaron la ruta por Guayaquil hasta Quito. Los requerimientos científicos y la complejidad de las mediciones, realizadas en alturas de hasta 5.000 metros, prolongaron la expedición durante nueve años.

El marqués de la Ensenada le envió a Londres en 1749 para conocer las técnicas de construcción naval inglesas y contratar ingenieros británicos. Renovó la construcción naval española con la reforma de los diques y arsenales de Cartagena, Cádiz y Ferrol y la

implantación de un sistema propio de arquitectura naval.

En 1752, el rey le nombró director de la Academia de Guardias Marinas. Su obra *Examen Marítimo*, en dos volúmenes —el primero dedicado a la mecánica del buque y el segundo a su construcción y maniobra—, sería la piedra angular de la teoría de la construcción naval.

El ilustre marino promovió directamente la construcción del Real Observatorio de Madrid, obra que no fue iniciada hasta el año 1790 por Carlos III.

Con el nombre de este insigne marino se han bautizado cuatro buques de la Armada y hoy da nombre a una fundación, una cátedra, un colegio mayor, una sala de la Biblioteca Nacional y una sociedad astronómica. Su imagen ilustró durante décadas los billetes de 10.000 pesetas.

Seminario de navegación astronómica

Este seminario, organizado por el Real Instituto y Observatorio de la Armada (ROA), se desarrolló entre los días 23 a 27 de



(Foto: ROA).

septiembre en la Escuela de Guerra Naval, y tuvo su primera actividad con la participación en el homenaje a Jorge Juan en el Real Observatorio Astronómico de Madrid. Fue impartido por el capitán de navío Teodoro López Moratalla, coordinador del seminario y jefe de la Sección de Efemérides del Real Instituto y Observatorio de la Armada; Luis Mederos Martín, investigador científico del CSIC, y Francisco José González González, director técnico de la Biblioteca y Archivo del Real Instituto y Observatorio de la Armada.

Estuvo dirigido a todos aquellos interesados en la navegación, la astronomía y la historia de la ciencia, y despertó gran interés no solo entre los residentes en Madrid, sino también en el resto de las provincias españolas. Dentro de la temática del seminario quedaron patentes dos de las responsabilidades contraídas por la Armada: el cálculo y edición del almanaque náutico y el mantenimiento y difusión de la hora oficial española.

En la primera jornada se explicó el contexto histórico del problema del cálculo de la situación en la mar, la evolución de los

instrumentos náuticos y las dos soluciones que resolvieron el problema: el método de las distancias lunares y el método de los cronómetros. Como actividad complementaria, se realizó una visita al Museo Naval la mañana del día 25.

Durante el resto del seminario se explicaron los principios de la navegación astronómica, partiendo de lo más básico, la esfera celeste y las coordenadas celestes, para finalizar con el cálculo de una recta de altura de Sol. Además de la medida del tiempo y del almanaque náutico, también se explicó el funcionamiento del sextante, y los asistentes tuvieron la oportunidad de ajustar tanto los instrumentos aportados por la organización como los que llevaron algunos de ellos.

Conferencia «Blas de Lezo y Olavarría»

Con un abarrotado auditorio, y presidido por el director del Órgano de Historia y Cultura Naval (DIRORCUN), contralmirante González Carrión, se desarrolló esta confe-



El capitán de navío José M.^a Blanco Núñez durante su intervención. (Foto: OCS AJEMA).

rencia el día 24 en el salón de actos del Cuartel General de la Armada. Debido al limitado aforo del salón y a la demanda de asistentes, la conferencia se repitió el día 1 de octubre con similar concurrencia.

Después de unas palabras de bienvenida a los asistentes, el DIRORCUN efectuó una breve exposición sobre el motivo del tema elegido para la conferencia y cedió la palabra al capitán de navío Giner Lara, subdirector del Instituto de Historia y Cultura Naval, quien efectuó la presentación del conferenciante, capitán de navío en situación de retiro, José M.^a Blanco Núñez.

El ponente, experto conferenciante en temas históricos, con el apoyo de imágenes proyectadas fue efectuando un relato de la trayectoria profesional y de las peculiaridades del carácter y virtudes del teniente general de la Armada, haciendo especial énfasis en el período de la Guerra del Asiento, también denominada Guerra de la Oreja de Jenkins, y en la decisiva actuación de Blas de Lezo en la defensa de Cartagena de Indias, destacando los disentimientos entre Lezo y Eslava. También quiso hacer patente que la Armada nunca olvidó a tan egregio marino señalando los distintos buques de la Armada que han

llevado su nombre a lo largo de los tres últimos siglos, hasta la actual fragata F-100 *Blas de Lezo*.

3.^a Jornada Institucional de Pensamiento Naval

Organizada por la Escuela de Guerra Naval y dividida en dos sesiones, se celebró el día 24 en el salón de actos de la Jefatura de Apoyo Logístico. En esta ocasión, además de difundir los objetivos del Pensamiento Naval, se pretendía contribuir a alcanzar uno de los marcados por el almirante jefe de Estado Mayor de la Armada en su documento *Líneas Generales de la Armada 2012*, en concreto el de «dar a conocer la actividad de la Armada a la sociedad española».

Por ello se ha pretendido saber, por medio de esta jornada, en qué grado es conocida la Armada en los diferentes sectores de la sociedad, de forma que en una posterior reunión del foro se puedan analizar con detalle las conclusiones obtenidas, al objeto de formular posibles propuestas para complementar el Plan Estratégico de Comunicación de la Armada. La elección de los ponentes se



(Foto: www.armada.mde.es).

realizó en su día con este objeto, ya que al pertenecer a diferentes entornos sociales podrían presentar su opinión sobre cómo se ve la Armada desde el prisma diferente de cada uno de ellos. Estos fueron: el empresarial Alejandro Klecker de Elizalde, director general de Clarke, Modet & Co ESPAÑA; de los medios de comunicación social, Ángel Expósito Mora, director, entre otros, del programa *Mediodía* de la cadena COPE; la académica universitaria Claudia Pérez Forniés, catedrática de la Universidad de Zaragoza, y la representación parlamentaria a cargo de Arcadio Díaz Tejera, senador por Gran Canaria.

Durante las exposiciones y los posteriores períodos de debate se presentaron y discutieron datos extraídos de encuestas y entrevistas realizadas por algunos de los ponentes, y se alcanzaron algunas conclusiones coincidentes en los entornos sociales considerados, tales como: la cultura de defensa es deficitaria en España; existe un desconocimiento considerable de nuestra historia; la política comunicativa del estamento político-militar tiene una gran capacidad de mejora; la Defensa es un

bien público intangible y poco apreciado; las FAS han experimentado una mayor apreciación en la sociedad en los últimos años, aunque la milicia es una profesión escasamente requerida por los jóvenes en edad universitaria; la Defensa no se encuentra entre los temas de mayor interés en el Parlamento, y la Reserva Voluntaria tiene gran campo de mejora.

Una posterior reunión informal, en la que se sirvió una copa de vino español, contribuyó a aumentar el conocimiento mutuo e intercambio de pareceres entre los participantes.

Jornadas tecnológicas en la Universidad Politécnica

Los días 24 y 25 se celebraron unas Jornadas Tecnológicas en las instalaciones de la Escuela Superior de Ingenieros de Telecomunicación de la Universidad Politécnica de Madrid.

En estas jornadas, se han tratado de identificar las líneas de avance de las nuevas tecnologías en el mundo de las comunicacio-



(Foto: www.armada.mde.es).

nes y sistemas de información, además de sus expectativas de futuro, que buscan mayor conectividad, mejores prestaciones y mejor acceso a la información, y la transformación de la información en conocimiento, dentro del ámbito marítimo. Todo ello sin descuidar aspectos tan relevantes como la ciberseguridad. Además, estas jornadas han contribuido a difundir la condición marítima de España y a cómo la Armada española, junto con otras agencias nacionales y en estrecha colaboración con la comunidad internacional, contribuye a proteger y promover nuestros intereses marítimos. En definitiva, a hacer de los mares un espacio más seguro.

La mesa inaugural contó con la presencia del rector magnífico de la Universidad Politécnica de Madrid, Carlos Conde Lázaro, como anfitrión de las jornadas; el secretario general de Industria y de la Pequeña y Mediana Empresa, Luis Valero; el almirante jefe del Apoyo Logístico de la Armada, almirante Pery Paredes; el director de la Escuela Técnica Superior de Ingenieros de Telecomunicación de la UPM, Félix Pérez Martínez, y el jefe de la división CIS del Estado Mayor de la Armada, contralmirante Bartolomé Bauzá Abril.

Cada jornada se estructuró en tres sesiones, todas con el mismo formato: una conferencia introductoria seguida de una mesa redonda a cargo de destacadas personalidades del mundo académico, industrial-tecnológico e institucional.

El secretario general de Industria y de la Pequeña y Mediana Empresa y la directora general de Innovación y Competitividad, del Ministerio de Economía y Competitividad, destacaron la gran oportunidad que estas jornadas han representado para que el mundo universitario (UPM y UAH), el mundo empresarial (con empresas como Telefónica, Vodafone, Indra, GMV, IBM, ESRI, ISDEFE, Amper, Hisdesat, Thales España, RF Española, Cassidian, TecnoBit... y otras muchas) y las FF. AA., más concretamente la Armada, pongan en común sus puntos de vista, y sus intereses y necesidades para lograr esa necesaria coordinación y sinergias que permita avanzar de mano de las nuevas tecnologías.

Seminario «Intereses marítimos nacionales, seguridad, riesgos y amenazas»

Ha sido una de las actividades centrales de esta Semana Naval. Ya que la condición marítima de España es una realidad incuestionable y la mar es un espacio difícil de controlar y de débil regulación, lo que favorece la aparición de riesgos y amenazas que pueden afectar gravemente a los intereses nacionales, el objetivo del seminario era identificar esos intereses marítimos, describir los riesgos que los amenazan y reflexionar sobre las acciones necesarias para su protección.

Se desarrolló en dos sesiones, la primera el día 25 con el tema central «Los intereses marítimos nacionales», y la segunda el día 26 en la que se trataron los «Riesgos a los intereses marítimos nacionales y su protección». Los dos paneles contaron con la participación, como ponentes y moderadores, de distinguidos representantes del sector empresarial y de la Administración, todos los cuales destacaron el acierto de la Armada por preocuparse en convocar este seminario sobre un tema de vital importancia para España.

La sesión inaugural estuvo presidida por el AJEMA quien, tras agradecer la participación del conferenciante y de los panelistas, destacó la importancia de efectuar una reflexión sobre la Seguridad Marítima, la significación de los sectores representados por los cuatro panelistas de la primera sesión, así como la de los temas que se tratarían en la segunda, para posteriormente ceder la palabra al conferenciante Carlos Domínguez Díaz, secretario general de Pesca. Este efectuó un recorrido por la evolución histórica de la pesca y su regulación, destacando, con datos, la importancia del sector respecto al PIB y al empleo, para terminar con el compromiso de su Secretaría General en la defensa de los intereses pesqueros, plasmado en los acuerdos con los ministerios de Defensa e Interior.

En esta sesión actuó como moderador Suárez Pérez-Lucas, director general de Política Energética y de Minas del Ministerio de Industria, Energía y Turismo, y contó como panelistas con Julio Castro González, presidente del Comité de Comercializadores de Gas (SEDIGAS); Adolfo Utor Martínez, presidente de ANAVE y del consejo del Mar



(Foto: www.armada.mde.es).

de la CEOE; Javier Garat Pérez, secretario general de la Confederación Española de Pesca, y Álvaro Rodríguez Dapena, director técnico del ente público Puertos del Estado. En la introducción al panel el moderador destacó la relevancia del subsuelo marino como fuente de recursos, resaltando las grandes reservas de hidrocarburos, la relevancia que está adquiriendo el gas natural licuado (GNL) como combustible naval y la vulnerabilidad de los espacios marítimos, por lo que la Seguridad Marítima es imprescindible. De las intervenciones de los panelistas se pueden extraer las siguientes ideas principales: el carácter de infraestructuras críticas para las del sistema gasístico español; la fortaleza española ante fallos de suministro de gas, por la diversificación de las importaciones; la importancia de la mar como medio de transporte de los recursos energéticos importados, lo que confiere un carácter vital a la seguridad de las líneas de comunicación marítimas; el potencial del GNL para el transporte marítimo; la vital importancia de los intereses marítimos españoles y la necesidad de una mayor coordinación entre las agencias y

organismos con responsabilidades en el sector marítimo español; la influencia negativa del *tax lease* en el sector naval español; los problemas del abanderamiento de buques en España, tan solo un 1 por 100 cuando la flota mercante española representa el 11 por 100 de la comunitaria; el carácter estratégico del sector pesquero, generador de valor añadido a otros sectores; la incertidumbre reinante en el sector pesquero debido a la Política Pesquera Comunitaria (PPC); los retos existentes para el sector pesquero, tales como la piratería, el registro especial de buques y la sostenibilidad de los mares; el carácter inestable de un comercio marítimo en alza, y la extraordinaria importancia del comercio marítimo.

En la segunda sesión ejerció como moderador Felix Arteaga, investigador de Seguridad y Defensa del Real Instituto Elcano, y contó como panelistas con Rafael Rodríguez Valero, director general de la Marina Mercante; Santiago Bolívar Piñeiro, almirante de la Flota, e Ignacio Horcada Rubio, vicealmirante subdirector general de Planes y Relaciones Internacionales de la Defensa. En sus intervenciones se expuso: un recorrido por los

(Foto: www.armada.mde.es).

diferentes riesgos que amenazan los intereses marítimos; la importancia de contar a nivel europeo y español con una Estrategia Marítima de Seguridad, en elaboración actualmente; la necesidad del apoyo mutuo a nivel internacional y la aplicación de políticas coherentes y protocolos comunes; la importancia del riesgo de la contaminación marina en el caso de España por su posición respecto a los tráficos marítimos; la necesidad de una mayor coordinación a nivel nacional, manteniendo el respeto de las competencias de cada uno de los organismos y agencias con responsabilidades en este ámbito; la cooperación y coordinación como líneas a seguir por la Armada para alcanzar la protección de los intereses marítimos nacionales; evitar la duplicidad de funciones y medios y mejorar la gestión de los recursos disponibles.

Tras esta última sesión, el ministro de Defensa, Pedro

Morenés, acompañado por el AJEMA, almirante general Muñoz-Delgado, clausuró el seminario. El AJEMA, tras agradecer su asistencia al ministro y la participación de ponentes, panelistas y asistentes, destacó el carácter esencial del sector marítimo y su relevancia estratégica, compuesto por subsectores con problemáticas diversas y asociados a los intereses marítimos cuya protección es necesaria,

(Foto: www.armada.mde.es).

CULTURA NAVAL

e insistió en la necesidad de mejorar la coordinación a nivel nacional.

Por su parte, el ministro felicitó a la Armada por la iniciativa de organizar un seminario sobre este tema y vinculó la prosperidad de la nación a la preservación de los intereses marítimos nacionales.

Concierto en la Plaza Mayor

El día 26 tuvo lugar en la Plaza Mayor de Madrid un concierto ofrecido por la Unidad de Música de la Agrupación de Infantería de Marina de Madrid (AGRUMAD). Dicha unidad, dirigida por el coronel Agustín Díez, ofreció un concierto donde se interpretaron temas de música popular y marchas e himnos militares. El colofón al acto lo puso el Himno de la Armada.

Creada en 1950, la Unidad de Música de la Agrupación de Infantería de Marina de Madrid ha participado en numerosos actos de la vida madrileña, como desfiles, procesiones, cabalgatas de reyes o cuestaciones benéficas anuales de la Cruz Roja y otras instituciones.



(Foto: www.armada.mde.es).



(Foto: www.armada.mde.es).

Jura de Bandera

En la mañana del día 28, tuvo lugar en la Escalera Monumental del Cuartel General de la Armada la ceremonia de juramento o promesa ante la Bandera para el personal civil que así lo había solicitado. Así, 243 jurandos participaron en esta ceremonia, que estuvo presidida por el almirante jefe de Estado Mayor de la Armada, almirante general Jaime Muñoz-Delgado y Díez del Río.

Este acto solemne de juramento o promesa, permite a todos los españoles que así lo deseen manifestar públicamente su compromiso con la defensa de España, y sirve también para recordar la vinculación de toda la sociedad con la defensa nacional y para afianzar los lazos de unión entre las Fuerzas Armadas y la sociedad a la que sirven.



(Foto: www.armada.mde.es).

Otras actividades

Además de las actividades reseñadas anteriormente, se efectuaron visitas de colegios, previamente concertadas, a unidades de la Armada en Madrid, y durante los dos fines de semana se desarrollaron talleres infantiles en el Museo Naval. Los días 21 y 22 se efectuaron demostraciones de capacidades de la Infantería de Marina y exhibiciones de la Unidad Canina de los Equipos Operativos de Seguridad en los jardines del Parque del Retiro. Durante toda la Semana Naval estuvo abierta una exposición de material y fotografías en la sala de exposiciones de los jardines Cecilio Rodríguez del Parque del Retiro. El día 27, en colaboración con la Real Liga Naval Española, se desarrolló una convención de modelistas navales en el Salón de

Actos del Cuartel General de la Armada, así como una demostración de Modelismo Naval por radiocontrol, el 28, en el Retiro. El mismo día, se efectuó en el Salón de Actos del Cuartel General de la Armada la entrega de los premios del concurso «Mensaje en una botella», de la Fundación Ecomar y la Asociación Ecovidrio, destinado a fomentar el reciclaje de los envases de vidrio, y que se ha realizado durante los meses de verano en las escuelas de vela de toda España y en 32 clubes náuticos de la isla de Mallorca. Fue presidida por el delegado de Vela de la Armada, vicealmirante Jaime Rodríguez-Toubes. Por último, los días 23, 24, 25, 27 y 29 se celebraron ceremonias solemnes de arriado de la bandera nacional.

D. R.



LA EXPLORACIÓN DEL PACÍFICO: 500 AÑOS DE HISTORIA

El ministro de Asuntos Exteriores y Cooperación, José Manuel García-Margallo, inauguró el pasado día 2 de octubre en la Casa de América la exposición «La exploración del Pacífico: 500 años de Historia», concebida y diseñada por el Museo Naval y que permanecerá abierta hasta el 2 de febrero de 2014.

Ambas instituciones se han unido por primera vez para subrayar la presencia española en el Pacífico, coincidiendo con el V centenario de la llegada de Núñez de Balboa al gran océano el 25 de septiembre de 1513. Para ello la exposición se complementa con un ambicioso programa de actividades, que se desarrollará desde el 2 de octubre de 2013 al 28 de enero de 2014, y que contiene: conferencias y mesas redondas en las que numerosos expertos e historiadores abordarán el papel de los cronistas de la época, los viajes científicos o la contribución hispánica al conocimiento del Pacífico; proyección de

películas, como *Descubridores por la ruta de Balboa*, de Alberto Flechoso, o *El secreto de Urdaneta*, de Mikel Urretabizkaia, entre otras; programas de televisión abiertos al público; presentación del libro *La pasión de Balboa*, de Rosa López; la inauguración de una placa conmemorativa en la calle Núñez de Balboa, con la presencia de autoridades del Ayuntamiento de Madrid. Los más pequeños también tendrán su espacio en los talleres infantiles y cuentacuentos organizados por el Museo Naval.

A la inauguración asistieron también el presidente de la Junta de Extremadura, José Antonio Monago Terraza, y el almirante jefe de Estado Mayor de la Armada (AJEMA), Jaime Muñoz-Delgado y Díaz del Río.

En su intervención, el AJEMA destacó la relevancia de este descubrimiento que «sentó las bases de la globalización actual», señalando además que «el desarrollo del Asia marítima ha convertido a esa región en el gran



(Foto: www.armada.mde.es).



(Foto: www.armada.mde.es).

motor de la economía mundial, desplazando hacia el Pacífico, desde el Atlántico, los centros de gravedad económico y político mundiales».

La exposición introduce al visitante en uno de los hitos más importantes de la historia de la navegación mundial. Cinco siglos en el Pacífico narrados a través de 170 fondos procedentes del Museo Naval y de los archivos de la Armada: retratos de los protagonistas, estampas y dibujos de las tierras descubiertas, instrumentos de navegación, indumentaria, cartas náuticas, diarios de navegación, modelos de embarcaciones... La muestra se remonta al avistamiento del Mar del Sur, como fue bautizado el océano por Balboa, para iniciar un exhaustivo relato cronológico que culmina en la reciente nave-

gación emprendida por el buque de la Armada *Hespérides* dentro del proyecto científico Malaspina 2010.

La exposición se articula en dos grandes módulos. El primero recorre las exploraciones más destacadas entre los siglos XVI y XVII, desde Núñez de Balboa hasta la apertura de la línea marítima regular que unía México y Filipinas. El segundo recoge los adelantos técnicos que hicieron posibles las grandes expediciones ilustradas del siglo XVIII, se adentra en los viajes de exploración del XIX y acerca al visitante a la actividad investigadora del buque oceanográfico *Hespérides* y a la construcción de la tercera esclusa del canal de Panamá.

OCS AJEMA



CONFERENCIA «LOS SUBMARINOS ESPAÑOLES» EN BARCELONA

Con motivo de la 51.^a Edición del Salón Náutico Internacional de Barcelona, la Delegación de la Real Liga Naval Española organizó una conferencia a cargo del almirante José M.^a Treviño Ruiz en la sede del Real Club Náutico de Barcelona.

No es necesario para los lectores habituales de la REVISTA GENERAL DE MARINA explicar la personalidad del almirante, uno de los mejores y más avezados profesionales, que han dedicado la mayor parte de su vida al Arma Submarina, buen conocedor de los avatares del desarrollo submarino en España.

La conferencia despertó gran interés entre los que, de una manera u otra, nos sentimos atraídos por la mar, los barcos y las personas que los hacen posibles, ya que últimamente los medios se han cebado en los problemas que la construcción de la serie *S-80* genera, sin tener en cuenta lo que implica la puesta en marcha de todo prototipo.

A lo largo de su exposición, a través de una serie de imágenes, algunas totalmente novedosas, disertó sobre las vicisitudes de los primeros submarinistas, hasta arribar a los grandes submarinos americanos y rusos de las clases *Ohio* y *Typhoon* respectivamente, auténticos colosos de los océanos, especialmente el último, con sus 26.925 t en inmersión y una eslora de 175.5 m; igualmente se pudieron seguir las aportaciones españolas al arte de navegar bajo el agua, especialmente las de Narciso Monturiol, introductor de los tanques de soplado, y las de Isaac Peral, con la primera propulsión eléctrica. Sin embargo la Armada española fue la última de las occidentales en incluir el arma en sus listas, y cuando lo hizo tuvo que recurrir a la industria foránea.

Casi una centuria después de la arribada del sumergible italiano *A-I*, la industria nacional decidió acometer, por segunda vez,



(Foto: www.realliganaval.com).

después del fiasco de la serie *D* en 1932, el desarrollo de un producto genuino, como será el *S-80*, vital para continuar en el tren de la I + D + i si se quiere competir en el mercado internacional, ofertando un producto de calidad genuino, después de la feliz *joint venture* de la clase *Scorpene* con los franceses de la DCN, fracasada por cuestiones varias.

En todo trabajo innovador no se debe olvidar la complejidad que implica la construcción de cualquier submarino, sin duda la nave más compleja entre todas las que surcan los mares; por tanto no debemos escandalizarnos con los problemas comentados por algunos medios sin tener en cuenta el daño que conllevan, demostrando lamentablemente una cierta frivolidad en el tratamiento.

Por último, el interés suscitado por la temática se vio reflejado en el período del coloquio, ya que hoy en día el Arma Submarina continúa despertando gran curiosidad, tal como debe ser, un servicio silencioso, que con el correr del siglo XXI se convertirá en el auténtico *capital ship*, sustituyendo primero al acorazado y seguidamente a los portaaviones, espectaculares pero tremendamente vulnerables.

A. C. i R.

CICLO CONFERENCIAS EN EL AUDITORIO
DE LA FUNDACIÓN MAPFRE

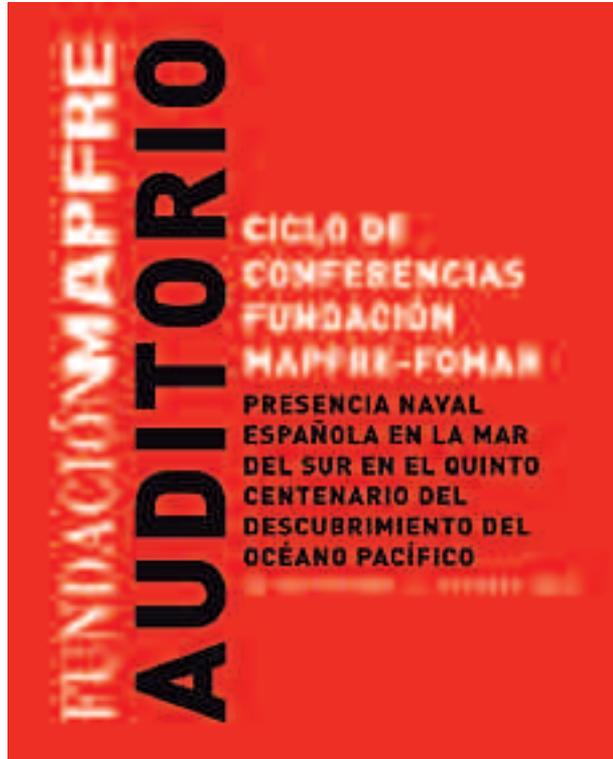
Con motivo del V centenario del descubrimiento del océano Pacífico por Vasco Núñez de Balboa, la Fundación Iberoamericana de Fomento de las Ciencias de la Mar (FOMAR), con la colaboración de la Fundación MAPFRE, organizó el ciclo de conferencias «Presencia española en la Mar del Sur en el V Centenario del descubrimiento del océano Pacífico».

El programa se compuso de cinco conferencias desarrolladas los días 30 de septiembre y 2, 3 y 4 de octubre y que tuvieron los siguientes títulos y ponentes: «La línea roja del meridiano transoceánico: demarcación de los hemisferios castellano y portugués», por Francisco González de Posada; «Los navíos de la Carrera de Filipinas en el siglo XVIII», por Jesús García del Valle Gómez; «El Galeón de Manila», por Mariano Juan y Ferragut; «Una fragata blindada en el Pacífico: la *Numancia*», por Marcelino González Fernández, y «Levantamientos hidrográficos de España en el Pacífico», por José Ramón Fernández de Mesa Temboury.

Con este ciclo de conferencias se buscaba analizar los diversos aspectos navales que el mencionado hecho histórico supuso para España, ya que puede considerarse uno de los más trascendentes de nuestra historia. El descubrimiento fue realizado por tierra,

aunque Núñez de Balboa y sus acompañantes alcanzaron aquellos territorios utilizando la vía marítima, y abrió un nuevo horizonte fundamentalmente a través de la navegación, que tuvo una influencia decisiva en la configuración de la actual realidad política y económica.

D. R.



CONFERENCIA EN EL ATENEO DE SANTANDER

Dentro del ciclo de conferencias de la Asociación de Reservistas Españoles (ARES), y con el patrocinio de la Asociación Fragata *Extremadura*, el Ateneo de Santander abrió sus puertas el pasado día 19 de septiembre a tres oficiales de la Armada que disertaron durante cerca de dos horas, ante un nutrido grupo de aficionados al mar, sobre el desventurado periplo del navío *San Telmo*.

Tras una breve apertura por parte de Arturo González Mota, delegado de ARES en Santander, el alférez de fragata reservista voluntario Víctor Junquera Echevarría abrió la conferencia con una somera descripción del contexto nacional y de la Armada, en el que tuvo lugar la pérdida del *San Telmo*. El capitán de navío Luis Mollá Ayuso describió detalladamente a continuación las circunstancias de la navegación que llevaron al navío español hasta el paso de Drake, donde el día 2 de septiembre lo divisó por última vez la fragata *Prueba*. Finalmente Miguel Aragón Fontenla, coronel de Infantería de Marina, relató el descubrimiento del continente blanco por unidades inglesas, las cuales describieron la presencia de un navío español de 74 cañones encallado en los hielos, que no podía ser otro que el llamado navío *Negro*.

El *San Telmo* formaba parte de una expedición de cuatro barcos que zarpó de Cádiz, el 11 de mayo de 1819 para fortalecer la presencia española en Perú, donde venían sucediéndose las intentonas secesionistas desde hacía tiempo. Afectado por importantes averías, el navío construido en Ferrol se separó de la expedición en medio de un fuerte temporal al sur del cabo de Hornos. Pocos



(Foto: L. M.).

meses después William Smith, navegante al servicio de la corona británica, anunció en El Callao el descubrimiento al sur del paso de Drake del continente que avistara Gabriel de Castilla en 1603. Smith reconoció haber encontrado un navío español encallado en los hielos, aunque, probablemente amonestado por sus jefes, no volvió a pronunciarse sobre esta circunstancia.

Existe una serie de pruebas que certifican la presencia del *San Telmo* en aguas antárticas, pero no hay rastro de la madera del barco, ni de sus metales, ni tampoco de ninguno de los 644 hombres que embarcaba. Las oquedades practicadas en el hielo por manos humanas, en las que se han encontrado huesos de focas y otros animales que debieron de servir de sustento a quienes las practicaron, invitan a pensar que tal vez fue el último refugio de nuestros compatriotas, a los que, de ese modo y aunque a título póstumo, correspondería la gloria de ser los verdaderos descubridores de la Antártida.

L. M.



GACETILLA

La Armada participa en el Salón Náutico Nacional de Barcelona

El almirante jefe de Estado Mayor de la Armada almirante general Jaime Muñoz-Delgado, el ministro de Industria, Energía y Turismo José Manuel Soria, el alcalde de Barcelona Xavier Triás, la delegada del Gobierno en Cataluña María de los Llanos de Luna, otras autoridades regionales y miembros de la organización inauguraron el pasado 24 de septiembre la 52.ª Edición del Salón Náutico Internacional de Barcelona (SNIB).

El Salón Náutico es punto de encuentro de referencia para las empresas, la industria y los aficionados, todos los eslabones que conforman el sector de la náutica de recreo, que por medio de este certamen tienen la gran oportunidad de intercambiar opiniones, intereses y necesidades. Entre las actividades de este año han destacado el primer Barcelona Stand Up Paddle (SUP) Festival, una original travesía de SUP en



El AJEMA acompaña a las autoridades durante la visita al pabellón de la Armada. (Foto: www.armada.mde.es).



Personal de la Armada en el pabellón de Port Vell. (Foto: www.armada.mde.es).

aguas del Port Vell en la que participaron más de 60 practicantes de este deporte de moda; una regata de pequeños veleros con radio control, y la Boat Parade, un desfile nocturno de barcos abierto a toda la ciudad.

Tras la inauguración, las autoridades asistentes efectuaron un recorrido por las instalaciones del salón en el Port Vell para conocer los contenidos de los distintos expositores. Ese recorrido incluyó la visita al pabellón de la Armada que este año está dedicado a la Operación ATALANTA, la misión militar contra la piratería en el océano Índico en la que España participa desde sus inicios en el año 2008.

Esta exposición, que podrá ser visitada hasta el domingo 29 de septiembre, exhibe paneles informativos en los que se muestran los logros alcanzados en la Operación ATALANTA, así como diverso material empleado por la Armada y objetos requisados a los piratas.

La Unión Europea dio luz verde a la Operación ATALANTA el 8 de diciembre de 2008. Sus objetivos principales son defender la legalidad internacional y la seguridad de la navegación, en particular la correspondiente a la ayuda humanitaria proporcionada por la ONU con destino a Somalia.

Para esta labor, la Armada contribuye a la disuasión de las actividades de piratería, atendiendo especialmente a las que puedan afectar a los buques de pabellón español, de interés nacional en tránsito o que operan en la zona, y contribuye a alcanzar una situación de seguridad en el área de operaciones, principalmente en la costa de Somalia.

DR y OCS AJEMA

La Armada española asume el mando de la Fuerza Marítima Europea

El almirante de la Flota, almirante Santiago Bolívar, asumió el día 18 de septiembre el mando de la Fuerza Marítima Europea (EUROMARFOR) relevando en el cargo al vicealmirante francés Philippe Coindreau.

El acto militar, que estuvo presidido por el almirante jefe de Estado Mayor de la Armada, almirante general Jaime Muñoz-Delgado y Díaz del Río, se desarrolló a bordo del LHD *Juan Carlos I*, atracado en la Base Naval de Rota.

EUROMARFOR es una fuerza no permanente que, dependiendo de sus objetivos, configura su organización, tipo de fuerza a emplear y apoyos logísticos necesarios. Tiene capacidad para operar de forma independiente o integrada con otras fuerzas.

Desde su creación en 1995, e integrada por España, Francia, Portugal e Italia, la Fuerza Marítima Europea ha participado en un gran número de operaciones internacionales y ejercicios, destacando la operación de mantenimiento de la paz de Naciones Unidas



(Foto: www.armada.mde.es).

en Líbano (UNIFIL) y la Operación ATALANTA contra la piratería en aguas del océano Índico.

OCS AJEMA



(Foto: www.armada.mde.es).

Ejercicio Multinacional de Seguridad Marítima SEABORDER-13

El ministro de Defensa-Pedro Morenés Eulate, acompañado por el jefe de Estado Mayor de la Defensa, almirante general Fernando García Sánchez, y por el almirante jefe de Estado Mayor de la Armada, Jaime Muñoz-Delgado, asistió el día 4 de octubre al ejercicio multinacional de Seguridad Marítima SEABORDER-13, que ha tenido lugar entre los días 1 y 3 de este mes en aguas de Portugal.

Este ejercicio se ha realizado en el marco de las actividades de defensa del Plan de Acción 2013 de la *Iniciativa 5 + 5*, que reúne a los países europeos y africanos de la cuenca mediterránea occidental y en el que participan Portugal, Francia, Italia, Malta, España, Marruecos, Mauritania, Libia, Argelia y Túnez. La organización del ejercicio se alterna entre España y Portugal, y este año ha correspondido al país vecino.

El entorno del ejercicio es un escenario imaginario, basado en las actuaciones que se llevan a cabo tras la alerta de la presencia de un buque sospechoso de pertenecer a una red internacional, que realiza actividades ilegales y que navega por el Mediterráneo, suponiendo una amenaza a la seguridad marítima de los países participantes.

El SEABORDER ha constado de dos fases: la primera, sin empleo de fuerza real y diseñada para familiarizar a los participantes con los procedimientos de coordinación, se desarrolló los días 1 y 2 desde un centro de operaciones en Mauritania, con el apoyo de Italia y Portugal. La segunda fase, con un enfoque más práctico, se llevó a cabo los días 2 y 3 de octubre en aguas de Portimao,



(Foto: www.armada.mde.es).

mediante la ejecución de diversos ejercicios de comunicaciones, interdicción marítima (MIO), rescate y salvamento (SAR) y control de daños.

España ha participado con el patrullero *Vigía*, un EOS embarcado, un avión de patrulla marítima *C-235* y un helicóptero *HD-21* para ejercicios SAR.

La *Iniciativa 5 + 5* nació en diciembre de 2004, tras la firma de los ministros de Defensa de Argelia, España, Francia, Italia, Libia, Malta, Marruecos, Mauritania, Portugal y Túnez de una declaración de intenciones para la colaboración en materia de seguridad en la cuenca occidental del Mediterráneo.

En 2008, se celebró la primera edición del SEABORDER, y desde entonces se ha convertido en uno de los ejercicios de seguridad marítima más importantes del plan de acción anual de la *Iniciativa 5 + 5*.

OCS AJEMA

XXV aniversario de la entrega de reales despachos en la Escuela Naval Militar

La Escuela Naval Militar celebró el día 27 de septiembre los actos conmemorativos correspondientes al veinticinco aniversario de la entrega de los reales despachos a los alféreces de navío y tenientes que recibieron sus empleos como oficiales en el año 1988, presididos por S. A. R el Príncipe de Asturias y que se desarrollaron en el interior del gimnasio «Guardia marina Barrutia», debido a las adversas condiciones meteorológicas.

Previamente, había tenido lugar la celebración de la Santa Misa en el salón de actos de la escuela, a la que asistieron los componentes de la Brigada del 88 junto a sus esposas y familiares, seguida de una ofrenda a la Virgen del Carmen.

La ceremonia castrense dio comienzo con la incorporación de la bandera y la posterior revista al batallón de alumnos por parte de S. A. R. Los componentes de las promociones 388 del Cuerpo General, 118 de Infantería de Marina y 63 de Intendencia, así como otros componentes de promociones de oficiales de los cuerpos militares de Sanidad que recibieron su despacho el mismo año,

efectuaron el homenaje a la bandera, desfilando a continuación de a uno para besar la insignia nacional. Las esposas de los componentes de la brigada del 88 que así lo desearon también tuvieron la oportunidad de rendir homenaje a la bandera besándola de una en una.

A continuación, un representante de los componentes de las promociones homenajeadas dirigió unas palabras al personal presente, tras las cuales, el comandante-director realizó una breve alocución a todos los asistentes al acto, destacando la labor de entrega en la carrera de los oficiales de las promociones del 88, ya que gracias a ella y a su vocación militar sigue vivo el espíritu de servicio a España y a la Armada.

También el comandante-director tuvo palabras para los alumnos, a quienes animó a seguir el ejemplo de los oficiales homenajeados mediante el desarrollo de cualidades como el esfuerzo, sacrificio, el afán de superación y la entrega sin reservas.

OCS AJEMA



(Foto: www.armada.mde.es).

Sexagésimo aniversario del primer convenio con Estados Unidos

La Armada, en coordinación con la Embajada de Estados Unidos y el Ayuntamiento de Rota, celebró el día 26 de septiembre en la Base Naval de Rota el sexagésimo aniversario de la firma de los acuerdos bilaterales hispano-norteamericanos que dieron lugar a la instalación de dicha base, hecho que sin duda ha tenido una gran trascendencia en el desarrollo de la localidad.

Por este motivo, se realizó una jornada de puertas abiertas en la Base. Allí el visitante pudo asistir a lo largo del día a una exposición estática de medios de la Armada española (buques, vehículos de Infantería de Marina y helicópteros), de la Marina norteamericana y de Protección Civil de Rota.

Por la tarde se celebró en el muelle número 2 de la base un acto militar en el que participaron fuerzas de España y Estados Unidos,

y posteriormente una feria de convivencia, en la que había casetas con productos típicos locales y norteamericanos.

La base, mandada por el contralmirante Cristóbal González-Aller, tiene como principal misión el apoyo y sostenimiento a la Fuerza y es la base de estacionamiento de varias de las unidades más importantes de la Armada.

Tras la reciente conclusión de las obras en la zona de los muelles, la base ha duplicado su capacidad de atraque y ha incrementado notablemente la calidad en los servicios que presta a los buques españoles y de la Alianza Atlántica. En la actualidad se encuentra inmersa en la construcción de nuevas instalaciones para el aeródromo.

OCS AJEMA



(Foto: www.armada.mde.es).

Aniversario. Oración y Espiche

No, no es indispensable, ¿no?, que la celebración del primero, el I aniversario de la entrada en la Escuela Naval Militar de las promociones que en 1968, y en el muelle de Maliaño, que recibieron sus despachos, vaya acompañada de los otros dos, una oración y un espiche, con mayor o menor fortuna dichos.

Mas, ¿qué otro momento para dar gracias a la patrona y a quien los mares gobierna? ¿Cuándo mejor día para, orgullosos de lo que hemos sido, aparejar para lo que aún hemos de ser? Y, en ambos, recordar a los que, de los nuestros, en otro mar navegan ya.

En la medianía de septiembre, en Ferrol, nos reunimos para celebrar ese medio siglo, los de la Brigada, la del 68, doñas y adanes; celebración al exterior discreta, pues si los ánimos pueden gobernar aún a los cuerpos, estos demandan un mantenimiento más premioso, pero celebración gozosa y cálida al interior, a ese interior que hace brillen aún los ojos al reconocer a un compañero alejado, al recordar una «monstruada» escondida.

La Cortina, cuya gentileza marcial acogió nuestras noches, fue un trasunto del dormitorio K, en el cual, más que reponer fuerzas, se adornaban la vicisitudes del día y se maquinaban las artimañas para el siguiente.

El Montón, los paseos por Valdoviño, Cedeira, San Andrés de Teixido —ya no tendremos que volver «más tarde»— la vigía de Herbeira, las fragas del Eume, Caaveiro (con Fito Rey, por eumés, de práctico), Betanzos, el Arsenal, la mar, la mar... y en compañía de camaradas de armas con medio siglo de convivencia... ¿quién a cuento redujera (mis excusas, señor Tenorio) las emociones sentidas?

Alguien, seguro, hará relato detallado con pluma amena y clara de esos días; permítanme que me limite a la oración (de esperanza, recuerdo y gracias) en la parroquia castrense de San Francisco, y al espiche (de gracias y hasta mañana) en El Montón.

Oración. Parroquia Castrense de San Francisco

«Señor San Francisco...

Viene hoy a tu casa la Brigada, la del 68, con esperanza en el alma y el recuerdo en el corazón... Esperanza en que el Pescador tenga para nosotros lugar en las naves de Su Azul. Y el recuerdo...

Hace dos años, en el Panteón donde reposan quienes nos precedieron, dimos a la Madre del Carmen novedad y le rogamos por quienes, de los nuestros, ese día no estaban más que en el corazón y el recuerdo.

Dos veces, pues, el Sol ha pasado por su afelio y otras tantas ha cruzado el perihelio... bañando día tras día el campo de anémonas de cárdeno color, donde la poetisa* afirmayacen las cenizas de todos los recuerdos.

Sumamos hoy el del día en que, medio siglo atrás, cruzamos la puerta de Carlos I de la Escuela Naval Militar para, soñando victorias y diciendo cantares, dar a los mares la vida.

Alegrías, desvelos, deberes cumplidos, deberes aún por cumplir... tallados y perfumados en el imperecedero sándalo del tiempo.

Recuerdos... muchos se estiban ya en nuestros pañoles, mas si en el campo que la poetisa canta, todos los años nace un rosal en flor, en ellos espacio queda para seguir atesorando vivencias por los mares, tierras y gentes de nuestra España.

Por ello hoy en tu casa, donde la sal con la que nuestra vida en la Armada alboreó llega, al Dios de los Tiempos damos gracias por tantas primaveras que el tiempo se llevó, y a nuestra Madre, a la Madre del Carmen, pedimos guía para, colmando nuestros pañoles, calchar el calabrote donde zaborará el olvido.

Sí, danos, Madre, Iris de Eterna Ventura, guía... danos guía y viento, amor y tesón para cumplir los deberes aún por cumplir, honrar a quienes, de los nuestros, navegan ya sobre el

Azul, fiar en la Esperanza de Tu Hijo el Pescador.

Y así: porque existe el milagro de olvidar el olvido, de eternizar recuerdos caros al corazón, conservaremos los nuestros en un cofre de sándalo, con una flor de anémona de cárdeno color. Amén.»

Magnífica homilía del páter Valverde, muy a la ocasión, pues de entrega y de constancia, de rumbo y de futuro nos habló.

Si Moncho Soto con sus lecturas abrió el camino al páter, Fernando Lázaro, al desgarnar los nombres de los que ya han zarpado abrió al recuerdo los corazones.

La *Salve Marinera* ante la Madre del Carmen cerró la ceremonia.

Testigo, el contralmirante Pintos, que como más alta autoridad de la Armada en la zona esa fecha nos honró con su compañía.

Tras la fotografía de rigor, mudas para quien la corbata le apretase, y visitas de sabor naval: al Museo de la Construcción y a la

Blas de Lezo, donde el anfitrión y guía, capitán de navío Comandes 31, al satisfacer nuestra curiosidad se supo envidiado por todos nosotros; ¡buen viento y mejor suerte comandante!

Rematamos la jornada en El Montón, siguiendo las pautas marcadas por los impagables, por volcados y acertados, organizadores: Alberto Lens y Cali Sande.

Espléndido entorno, regia instalación, donde las despedidas son tan solo un «hasta mañana»; así concluyó la jornada, con abrazos, propósitos y el peaje final: soportar el espiche último.

Espiche. El Montón

Doñas del corazón y el alma, adanes de... bancada y cofa.

Cincuenta años y 30 días hace que, con cara y aspecto descriptibles, entramos por la puerta de Carlos I al mundo que había de ser



(Foto: Ángel Sande).

el nuestro: el de las gentes que, de blanco o de azul turquí, hacen de la vida un servicio, llevan la lealtad por norma y tienen por recompensa el deber cumplido.

Hoy nos vemos recompensados al cumplir el deber de recordarlo... con orgullo por lo hecho, animosos ante lo aún por hacer, honrando a quienes, habiendo «hecho» aquí, se han adelantado para «hacer» sobre el Azul.

Cincuenta años, 30 días y cuatro horas que la mar empezó para nosotros...

Quizá alguno se pregunte cuándo empieza la mar y cuándo acaba:

«Empieza en un principio sin final,
en un lecho de espuma y sal batidas...
Empieza en el asombro de los ojos...»*

Y, pues el asombro sigue en nuestros ojos, y todavía quedan deberes por cumplir... NO, la mar aún no se acaba para nosotros.

Las jornadas que, con el aliento del sanedrín ferrolano, Alberto y Calí (las bendiciones, parabienes y albricias con ellos) nos han regalado, telúricas y oliendo a sal, *agarimosas* hasta detener el tiempo... hincando escarpas en los cantiles de Herbeira, las fragosidades del Eume, Betanzos y la Departamental, han azocado de nuevo los nudos de la red de lealtades en que la Brigada, la del 68, consiste; lealtades azules.

NO, no hemos acabado con la mar.

Siendo el próximo puerto el de los Cincuenta de Salida, ¿cómo llenaremos los años hasta ese 2018?

¡No corráis, que es peor! Sosegaos, poneos de acuerdo: ¿los cincuenta del cruce de anclas (GG. MM.)?, ¿de la jura de bandera?, ¿dónde?

¡Doñas nuestras, ayudadles a definirse antes del invierno!

Dirán ellos que a vuestro lado, doñas mías, aliento y conciencia de adanes díscolos por idos, sapientes y armoniosas cual sirenas, envidia de gardenias, esplendor de rosas... dirán que a vuestro lado son incapaces de pensar. ¡Loado sea! ¡Como si alguna vez lo hubiesen sido!

Pero no es ya momento de descubrir lo conocido; es hora, con el corazón alegre por lo vivido, de hacerse de nuevo a la mar del tiempo.

Así pues: trincafiemos recuerdos, amantillemos vivencias, calafateemos memorias y, doñas del corazón y el alma, adanes de bancada y cofa, BRINDEMOS. ¡Por lo que fuimos, por lo que somos, y por lo que aún hemos de ser!

Y en ello estamos: buscar un cuándo y un dónde (el porqué será mera excusa) para que, D. m. y con Nuestra Madre en los labios, podamos celebrar en «multitud» que la Brigada, la del 68, sigue aparejada y a rumbo hacia su futuro.

José Ángel SANDE CORTIZO

(*) María Huidobro (*La última ola*).



EL NARES del GATO siempre
alerta para un *Harrier*.
(Foto: D. Jiménez Lara).



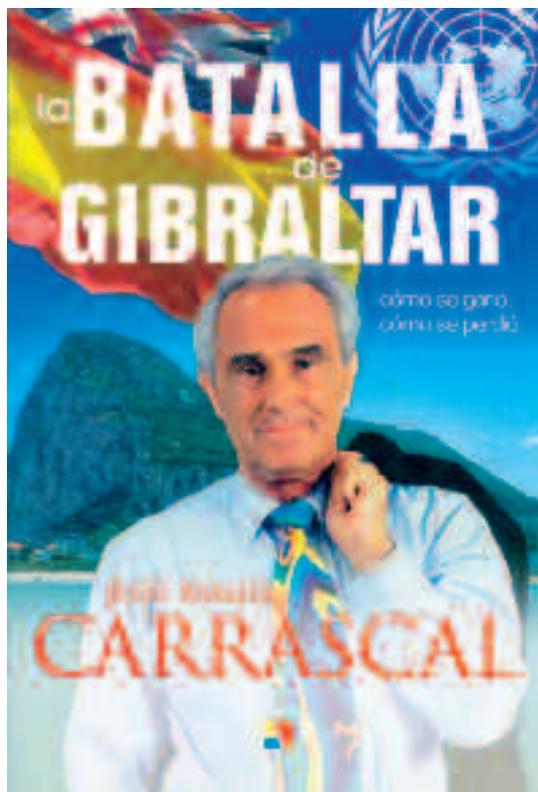


LIBROS

CARRASCAL, José María; *La Batalla de Gibraltar*.—Editorial Actas, Madrid, noviembre de 2012 (ISBN: 978-84-9739-131-3); 353 páginas.

Ve la luz este libro en vísperas del tercer centenario del Tratado de Utrecht (1713), por el que, al finalizar la Guerra de Sucesión al trono de España, se cedió a Inglaterra «la ciudad y el castillo de Gibraltar, juntamente con su puerto, defensas y fortaleza», que había sido ocupados, sin ánimo de conquista, en 1704 por el almirante Rooke en nombre del archiduque Carlos de Austria, uno de los dos pretendientes al trono.

El veterano periodista y escritor José María Carrascal expone con claridad las vicisitudes de la pérdida de Gibraltar, los intentos para su recuperación por la fuerza llevados a cabo en el siglo XVIII por una todavía poderosa España y el abandono de la opción militar. La debilidad de la España decimonónica fue aprovechada por una constante política británica de hechos consumados que, vulnerando el tratado, extendió los límites del enclave hasta hacerse con parte del istmo gibraltareño, que no había sido objeto de cesión. La posibilidad de ocupación militar volvió a plantearse durante la Segunda Guerra Mundial, pero fue juiciosamente descartada por Franco, pues hubiera sumido a España en el conflicto. Durante todo este tiempo, Gibraltar, constituido en colonia británica, fue repoblado por un heterogéneo conjunto humano compuesto por judíos, malteses, genoveses y otros pobladores de variadas procedencias mediterráneas, que sustituyeron a la originaria población española, pues, cuando se produjo la ocupación, con su alcalde al frente, esta abandonó la ciudad, trasladándose a la vecina ermita de San Roque.



La principal intención de Carrascal con su libro es relatar la batalla diplomática que, sobre el Peñón, libró el Gobierno español ante la ONU en los años sesenta del pasado siglo, en la que destacó la incansable actividad del ministro de Asuntos Exteriores Fernando María Castiella y la del embajador en la ONU, Jaime Piniés. La acción diplomática española culminó en una meritoria victoria, al obtener sucesivas resoluciones de las Naciones Unidas en las que se declaraba a Gibraltar territorio colonial y se exhortaba al Reino Unido a su descolonización y a su devolución a España, debiendo tenerse en cuenta los intereses de los gibraltareños, pero, y esto es trascendental, no sus deseos. Los británicos desoyeron por completo las resoluciones de la ONU y marearon la perdisz de forma magistral, trampeando

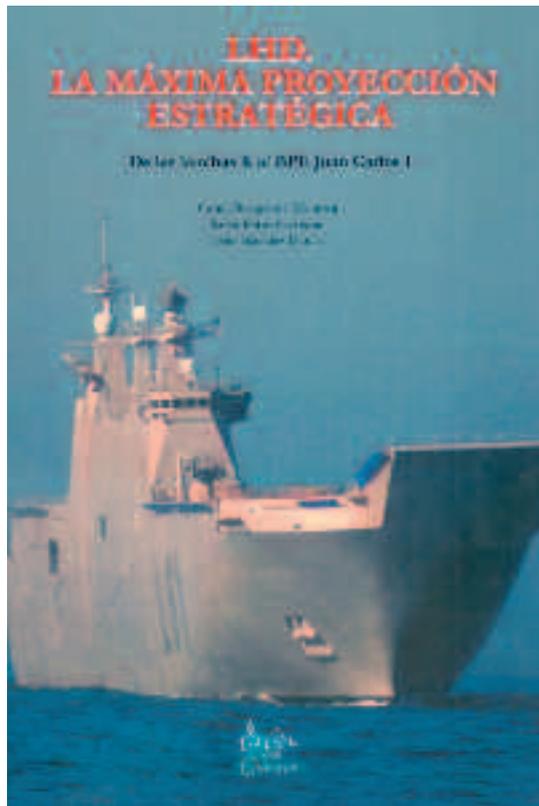
do con reuniones bilaterales interminables en las que resultaba imposible avanzar. La respuesta española consistió en el cierre de la verja, que, por cierto, habían levantado los británicos. Gibraltar, que depende totalmente de su entorno, fue convirtiéndose en una carga cada vez más pesada para el Reino Unido, quien aguantó berroqueñamente, confiando en que se produjera un cambio en la enérgica política española. Y así fue. Adolfo Suárez, empezó a contemporizar y Felipe González abrió la verja sin contrapartida alguna. Mientras tanto, el Peñón se convertía en un emporio del contrabando de tabaco, un paraíso fiscal, una gigantesca lavadora de dinero negro y en la sede de todo tipo de empresas dedicadas a la realización de operaciones mercantiles más o menos opacas o, simplemente, delictivas. Este desolador panorama culminó con la constitución de un foro tripartito de negociación en el que, por primera vez, se dio voz y voto a los gibraltareños, quienes se encontraron con un inesperado regalo que no hizo sino aumentar su ya conocida arrogancia y, una vez más, no aportó nada positivo a España.

Aunque no lo parezca, España tiene todas las de ganar: Gibraltar depende de España, no España de Gibraltar. La ONU mantiene su doctrina, el Derecho Internacional respalda la postura española y los medios para hacerla valer son muy variados. Lo que no vale es el buenismo y la rendición preventiva. La Historia lo ha demostrado. Pero, como el propio autor ha escrito el pasado 11 de agosto en el diario *ABC*, «si nos empeñamos en que nunca nos sea devuelto, en efecto, nunca lo será. Hay actitudes que merecen su suerte. O desgracia».

J. R.

BUSQUETS I VILANOVA, Camil; PORTO SAAVEDRA, Xoan; SÁNCHEZ GARCÍA, Javier: *LHD. La máxima proyección estratégica*.—Real del Catorce Ediciones S. L., 2012 (ISBN: 978-84-938057-3-9); 142 pp.; ilustraciones, tablas y gráficos en blanco y negro.

Como bien deja entrever el subtítulo de esta obra, «De las lanchas *K* al BPE *Juan Carlos I*», el libro pretende resumir la historia de los medios de superficie empleados en la ejecución de los desembarcos anfibios. En estas operaciones, los combatientes, vehículos y aprovisionamientos se proyectan sobre tierra desde las bodegas de los buques, por lo que se requieren unos medios especialmente diseñados que faciliten el transbordo desde los buques y su posterior descarga en la playa. Pues bien, a lo largo de sus cuatro capítulos los autores recorren la evolución de tales medios y de la táctica empleada en estas operaciones para finalizar describiendo el último buque anfibio incorporado a la Armada española, el *Juan Carlos I*, cuya construcción ha constituido un hito en la



industria naval nacional, tras el éxito de sus «hermanos pequeños», los LPD *Galicia* y *Castilla*. El libro se estructura en capítulos de contenido bien diferenciado. El primero trata sobre la evolución de los medios de desembarco (buques, embarcaciones y vehículos) desde la Edad Media hasta nuestros días, recorrido forzosamente breve, puesto que este tipo de análisis requeriría un largo volumen, como reconocen los propios autores. No obstante se detienen en los medios más llamativos de cada época, desde las antiguas galeras a los grandes LPH, pasando por los vehículos anfibios empleados en los grandes desembarcos de la Segunda Guerra Mundial, y por toda la familia de las populares «eles» (LCVP, LCM, LCT, LST, etc.). El segundo capítulo está dedicado a los medios con que ha contado España: los lanchones *K* adquiridos con ocasión del desembarco de Alhucemas, los buques y lanchas recibidos como consecuencia de los acuerdos con los Estados Unidos, los últimos LPD, etc. Este tema ya ha sido tratado anteriormente en otras obras (*La Armada Española*, *El retorno del Fénix*, *Las Operaciones Anfibias*, etc.), por lo que no se aporta información novedosa, aunque siempre es una buena noticia que se dediquen páginas a esta parte de la Armada tan desconocida.

En el tercero se hace un brevísimo resumen de la doctrina anfibia y los nuevos conceptos de moda actualmente. Esto sirve de transición para el cuarto capítulo, que encierra el verdadero objetivo del libro, la descripción del proyecto del LHD *Juan Carlos I*, desde su génesis a finales de los años 90, hasta su entrega a la Armada, e incluso más allá, adentrándose en una prospectiva sobre su posible exportación a las marinas de otras naciones. Asimismo incluye una prolija descripción de los sistemas y equipos del buque, lo que permite al lector obtener una clara idea de sus capacidades operativas.

En definitiva, una obra entretenida y de fácil lectura, que aunque no analiza en profundidad la evolución de los medios de desembarco, sí ofrece al lector la posibilidad de conocer con detalle el buque de mayor porte con que ha contado la Armada española.

J. M.^a S. A.

